

L'Assurance
et les
Conventions Internationales
sur la
Responsabilité Civile Aérienne

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 3 Juin 1939 à 14 heures

PAR

Robert GRAVELIN

Licencié ès Lettres

Diplômé de l'Ecole Libre des Sciences Politiques

JURY DE LA THÈSE

Président... M. MAURICE PICARD, professeur.

Suffragants { MM. NIBOYET, professeur.
LE BALLE, professeur.

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT & DE JURISPRUDENCE

R. PICHON ET DURAND-AUZIAS, ADMINISTRATEURS

20, RUE SOUFFLOT (5^e ARR¹)

1939

Tous droits réservés

THÈSE POUR LE DOCTORAT

*La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses ;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.*

L'Assurance
et les
Conventions Internationales
sur la
Responsabilité Civile Aérienne

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 3 Juin 1939 à 14 heures

PAR

Robert GRAVELIN

Licencié ès Lettres

Diplômé de l'Ecole Libre des Sciences Politiques

JURY DE LA THÈSE

Président... M. MAURICE PICARD, professeur.

Suffragants { MM. NIBOYET, professeur.
LE BALLE, professeur.

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT & DE JURISPRUDENCE

R. PICHON ET DURAND-AUZIAS, ADMINISTRATEURS

20, RUE SOUFFLOT (5^e ARR^l)

1939

Tous droits réservés

ABREVIATIONS

C.I.T.E.J.A. : Comité International Technique des
Experts Juridiques Aériens.

C.I.N.A. : Commission Internationale de Navigation
Aérienne.

I.A.T.A. : International Air Traffic Association.

I.U.A.I. : International Union of Aviation Insurers.

H.P.C. : Hautes Parties Contractantes.

R.G.A.T. : Revue Générale des Assurances Terrestres.



L'assurance et les conventions internationales sur la responsabilité civile aérienne

INTRODUCTION

Le droit aérien naît devant nous et cela seul lui constituerait déjà un titre à notre intérêt.

Il s'érige aussitôt en droit indépendant, il remet en cause les principes du droit public que l'on jugeait les mieux établis et, dans le domaine du droit privé, il tente, de plano, un essai d'unification internationale que l'on croyait autrefois réservé aux patientes réalisations de la coutume.

Mais comme les activités les plus désintéressées ne peuvent se départir de préoccupations professionnelles, il nous a paru raisonnable de borner cette étude aux seules conventions sur la Responsabilité Civile Aérienne pour ce qu'aucune autre partie du Droit ne fait mieux apparaître l'action et la réaction des principes juridiques de Responsabilité et des notions techniques d'Assurance.

★★

Sans doute cette influence réciproque n'est-elle pas entièrement nouvelle. Même dans le droit français à tant d'égards si conservateur, des traces diverses peuvent en être relevées aussi bien dans les textes eux-mêmes que dans leur interprétation jurisprudentielle.

La substitution du concept de risque à la notion

traditionnelle de faute, par laquelle on entendait atténuer les conséquences d'une civilisation industrielle ne se serait peut-être pas opérée avec tant d'aisance si le législateur n'avait eu la quasi-certitude que les compagnies d'Assurances apporteraient leur concours aux chefs d'entreprises. Les travaux législatifs de la Chambre des Députés et, plus encore, ceux du Sénat, ne laissent subsister aucun doute sur ce point, encore que la loi du 9 avril 1898 soit muette en ce qui concerne l'assurance de la responsabilité qu'elle édicte (1).

Le législateur devait intervenir d'une manière plus précise pour donner au contrat passé entre l'assureur et l'assuré un effet, d'ailleurs bienfaisant, mais qui ne résultait nullement de la commune intention des parties.

En donnant, au tiers lésé, un privilège (2) sur l'indemnité d'Assurance, il établissait des rapports juridiques entre l'assureur et la victime que n'unissait pourtant aucun lien contractuel ou délictuel. La jurisprudence devait, dès 1926, compléter l'œuvre accomplie par le législateur en donnant à la victime, pour exercer son droit à l'encontre de l'assureur, une action directe qui est « la forme même que revêt le privilège » (3). Mais la substitution de l'assureur à l'auteur du dommage n'est pas entière et la présence de celui-ci aux débats reste nécessaire dès qu'il faut trancher la question de responsabilité (4). Il y

(1) A la vérité, si la loi de 1898 n'impose pas l'assurance obligatoire, elle encourage les employeurs à s'assurer en supprimant tout recours du créancier d'une rente ou de la Caisse Nationale des Retraites contre le chef d'entreprise qui s'est assuré (art. 26). Elle prévoit dans son art. 27, en exécution duquel a été pris le D. du 28-2-99, le contrôle des compagnies anonymes et mutuelles pratiquant l'assurance contre les accidents du travail.

(2) Art. 2.102 8° C. C. L. 28 mai 1913 et art. 53 L. 13 juillet 1930.

(3) Maurice Picard, *l'Autonomie de l'Action directe*, R. G. A. T. 1933, p. 725.

(4) Civ. 13 décembre 1938, Caledonian C. Brisset.

a lieu de remarquer d'ailleurs que l'assureur conserve encore ici la faculté qui lui est refusée en d'autres domaines, d'exercer un recours contre un tiers responsable.

Enfin, ceux dont l'activité paraît particulièrement dangereuse pour la collectivité se verront imposer l'obligation de contracter des assurances de responsabilité auprès de compagnies agréées et contrôlées par l'autorité administrative. Si les entrepreneurs de transports publics de voyageurs (5) et de marchandises (6) et les organisateurs de manifestations sportives automobiles ou motocyclistes (7) sont actuellement seuls soumis à cette obligation, un projet d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des chasseurs a été discuté par le Parlement en 1938 et l'assurance obligatoire de la responsabilité civile des automobilistes (8) fait l'objet de propositions périodiques.

La Jurisprudence elle-même ne devait pas rester insensible aux effets de l'assurance. Il serait peut-être excessif de prétendre que, si cette forme de garantie n'avait pas été dans les mœurs dès 1896, la Cour de Cassation n'aurait jamais fait à quelques mots de l'article 1384 le sort que l'on sait. Mais la décision de la Cour suprême a donné l'occasion de constater combien étaient en réalité complémentaires les notions d'Assurance et de Responsabilité. La présence de l'assureur permettait l'extension d'une ju-

(5) D. 25 février 1935.

(6) D. 13 juillet 1935.

(7) D. 25 juillet 1935.

(8) L'Assurance Automobile est actuellement obligatoire en Grande-Bretagne (Road Traffic Act), en Suisse, Grand-Duché de Luxembourg, Danemark, Suède, Norvège, Finlande et dans certains Etats des U.S.A. (New-York, Massachusetts, Maine). Un projet d'Assurance obligatoire est à l'étude aux Indes.

risprudence qui, par réaction, contribuait au développement de l'assurance.

Dans le domaine, moins éminent, de l'administration quotidienne de la justice, les tribunaux se montreraient sans doute plus attentifs à retenir la notion de faute, moins libéraux dans l'appréciation du partage des responsabilités, moins généreux surtout dans l'octroi des indemnités, s'ils avaient la certitude que le faix de la réparation incomberait à l'auteur responsable du dommage et à lui seul. L'habitude de plus en plus constante des magistrats de demander communication des polices d'assurance constitue, à cet égard, un indice significatif.

Au point de vue moral, on peut regretter le développement des assurances qui, en déchargeant par avance l'assuré des conséquences de sa faute, atténuent chez lui le sens exact de ses responsabilités. Mais on ne peut méconnaître, au point de vue économique, les bienfaits d'une institution qui garantit aux victimes la réparation du préjudice subi. Cette considération suffit à justifier le rôle prépondérant réservé à l'assurance par les conventions internationales sur la Responsabilité Civile Aérienne.



Alors qu'en d'autres domaines les assureurs doivent conformer leur garantie à des responsabilités définies par des textes déjà anciens, ils sont ici dispensés de cet effort puisque c'est en fonction de l'assurance que les principes mêmes de la responsabilité aérienne ont été établis. Un tel rôle réservé à l'assurance n'était d'ailleurs concevable que s'agissant d'un droit nouveau, international et élaboré par des experts.

Droit nouveau, le droit aérien l'est dans son objet

même. Les problèmes juridiques nés du transport par air ne peuvent qu'exceptionnellement emprunter des solutions aux lois ou aux usages qui régissent les transports terrestres et les transports maritimes. Ceux-ci, en dépit d'une apparente identité de terminologie, n'ont avec la navigation aérienne que des ressemblances partielles. Ceux-là voient leurs responsabilités fixées par des textes d'une rigueur telle qu'il est impossible d'en envisager l'extension à une industrie naissante. Le Droit Privé Aérien offrait donc aux juristes l'occasion d'autant plus tentante d'une construction raisonnée que des pratiques coutumières n'avaient pu s'établir encore pour suppléer à l'insuffisance de la législation.

Mais les Etats, conscients du caractère international du trafic aérien, comprirent que leur œuvre serait vaine tant que chacun d'entre eux s'obstinerait, sans liaison avec les autres, à vouloir combler les lacunes de sa législation. Aussi le Gouvernement français prit-il l'initiative de réunir à Paris, le 17 octobre 1925, la première des conférences de Droit Privé Aérien qui jeta les bases de l'unification désirée. Des conférences diplomatiques adopteront des conventions internationales qui seront soumises à la ratification des Hautes Parties Contractantes et ouvertes à l'adhésion de tous les pays intéressés. Les gouvernements prendront l'engagement d'apporter, à leur droit interne, les modifications qu'exigera l'application intégrale des conventions internationales.

Mais, quelque souhaitable qu'ait paru à tous l'unification du droit aérien, la Conférence de Paris ne se fit pas d'illusions sur les difficultés de la tâche entreprise. Elle savait combien il faut de sens juridique, de souplesse et de temps pour concilier des principes opposés, modifier des traditions, détruire des préjugés. Aussi préconisa-t-elle la constitution d'un

Comité d'Experts qui aurait pour mission d'élaborer le nouveau droit international et de préparer ainsi le travail des futures conférences diplomatiques.

Le Comité International Technique des Experts Juridiques Aériens (C.I.T.E.J.A.) constitue cet organe permanent des conférences de Droit Privé Aérien. Il n'a qu'un droit de proposition et il est, pour l'instant encore, dépourvu du pouvoir d'interpréter les Conventions qu'il élabore. Composé des délégations de trente-deux différents Etats, il a réparti entre ses quatre commissions l'étude des travaux qui lui sont confiés et la troisième commission est plus spécialement chargée des questions d'assurance et de responsabilité. Il a son siège à Paris, au Ministère de l'Air et il est convoqué périodiquement, dans cette ville ou à l'étranger, en séances plénières ou en réunions de commission par les soins de son Secrétaire Général permanent (9) qui est également le secrétaire des conférences diplomatiques.

Depuis sa création, le C.I.T.E.J.A. s'occupe des questions de responsabilité et l'œuvre qu'il a accomplie porte témoignage de son fructueux labeur. En cette matière qui touchait par tant de côtés aux droits terrestre et maritime, les experts ont entendu limiter leur activité à la seule législation aéronautique. « Le critère en la matière, c'est de savoir si l'avion se meut ou non dans le milieu qui lui est propre, c'est-à-dire l'air, ou s'il procède à des opérations préparatoires à l'entrée dans ce milieu; en dehors de ces cas, l'avion se trouve dans le cas d'un véhicule ordinaire » (10).

(9) M. Edmond Sudre, Secrétaire Général du C. I. T. E. J. A., m'a procuré avec une inlassable courtoisie, la documentation nécessaire à cette étude; je tiens à lui en exprimer toute ma gratitude.

(10) Jacques Vivent, Sous-Directeur au Ministère de l'Air, Expert au C. I. T. E. J. A.

Les experts se sont toujours défendus d'être à la recherche d'un droit idéal ; ils ont estimé qu'ils étaient avant tout des praticiens et que leurs préférences théoriques devaient s'incliner devant la réalité des faits. L'attitude qu'ils ont adoptée au sujet des conventions sur la Responsabilité Civile Aérienne paraît à cet égard très significative.

Ils ont considéré qu'ils avaient une triple mission à remplir. D'abord et avant tout, unifier le Droit aérien ; puis garantir la réparation des dommages causés aux victimes ; s'efforcer enfin de n'imposer que des charges supportables à la navigation aérienne.

A ces trois titres, l'Assurance devait retenir leur attention. Au-dessus des principes, quelquefois opposés, qui dans les divers pays gouvernent les responsabilités civiles, elle est apparue comme une méthode commune de protection. Elle seule permettait, d'autre part, l'octroi d'une indemnité certaine aux tiers lésés. En outre, elle semblait bien constituer la garantie la moins onéreuse que l'on pût imposer aux exploitants d'aéronefs.

Nous verrons cependant que, si les conventions internationales sur la Responsabilité Civile Aérienne ont rencontré des difficultés d'application, celles-ci tiennent principalement à des questions d'assurance.

PREMIERE PARTIE

RESPONSABILITES

CHAPITRE PREMIER

PRINCIPES COMMUNS

Les nécessités pratiques de la division du travail, l'urgence relative des questions à l'étude, les dispositions plus ou moins bienveillantes de tel ou tel gouvernement envers certains projets, ont conduit la C.I.T.E.J.A. à scinder en diverses conventions l'ensemble du problème de la Responsabilité Civile Aérienne.

Les experts se sont souvent élevés contre cette division qu'ils estiment contraire à l'unification du droit aérien. Une telle fragmentation présente en effet le grave inconvénient d'autoriser les Etats à adopter certaines conventions et à repousser les autres. Elle favorise aussi l'introduction, dans les textes eux-mêmes, de divergences de détail qui peuvent être la source de confusions ou de contradictions.

Il n'en reste pas moins que les conventions internationales sur la responsabilité civile aérienne forment suivant le mot de l'un des experts un seul « Corpus » où elles devront être réunies quelque jour. Chaque fois, en effet, qu'un projet utilise une définition introduite dans une précédente convention ou reprend une question qui avait été déjà traitée, le C.I.T.E.J.A. a soin de reproduire fidèlement le texte même qui avait été antérieurement adopté.

Cette identité de rédaction n'a pas seulement pour dessein de faciliter un éventuel regroupement, elle

est la manifestation tangible de l'identité des principes qui gouvernent toutes les conventions.

Que le C.I.T.E.J.A. étudie la responsabilité civile contractuelle envers les passagers ou la responsabilité délictuelle envers les tiers à la surface ou les personnes embarquées sur un aéronef (1) abordé, son but essentiel reste toujours de procurer aux victimes une juste compensation du dommage subi. L'analyse des principes communs aux trois conventions met en lumière le rôle primordial qu'à cette fin il entend réserver à l'assurance. Cette forme de garantie lui paraît concilier au mieux la sécurité des victimes et l'intérêt financier des compagnies de navigation.

C'est principalement pour faciliter l'assurance que les conventions attribuent la responsabilité à l'exploitant, lui fixent une limite et imposent sa mise en jeu dans un délai très court.



Avant même de procéder à l'étude détaillée de ces principes communs, il faut constater qu'au point de vue de la forme, les conventions offrent une apparence identique. Le C.I.T.E.J.A. a eu en effet le souci constant de demeurer fidèle à sa mission essentielle qui était de fixer les principes du droit privé aérien international plutôt que de régler dans le détail les obligations mises à la charge du responsable. Il a donc été amené à se décharger d'une partie de sa tâche sur les autorités législatives et judiciaires des Etats contractants.

Le choix des mesures d'exécution est entièrement

(1) Bien que l'Académie Française ait attribué au mot aéronef le genre féminin, l'usage courant, consacré par la rédaction des conventions, autorise, semble-t-il, à conserver à ce substantif le genre masculin.

laissé aux législations nationales, ainsi que l'expriment d'une manière identique les articles premiers de la Convention de Rome et du Projet sur l'Abordage : « Les H.P.C. s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour donner effet aux règles établies par la présente Convention ».

Chaque fois qu'une obligation doit être assortie de sanctions destinées à en garantir le respect, c'est encore au droit interne qu'il appartient de préciser les moyens de coercition adéquats. Une décision contraire eut d'ailleurs obligé la C.I.T.E.J.A. à des références constantes aux codes nationaux, qui n'auraient pas été sans inconvénients, les Etats se réservant de déterminer librement leur compétence pénale.

Bien plus, sans imposer à des législations inégalement évoluées les solutions qui leur paraissent les meilleures, les experts se bornent à en suggérer l'adoption. Ainsi la Convention de Rome ne préjuge pas « la question de savoir si l'exploitant de l'aéronef aura ou non recours contre l'auteur du dommage », et énumère les juridictions compétentes « sans préjudice de l'action directe, au cas où elle pourrait être exercée ».

C'est en effet la loi du tribunal saisi qui règle la procédure et fixe le mode de calcul des délais et des prescriptions qui sont imposés aux tiers lésés pour faire valoir leurs droits. Le juge conserve, d'ailleurs, un pouvoir d'appréciation assez étendu, qui sera sans doute la cause de divergences d'interprétation particulièrement regrettables en matière internationale, où l'absence d'un tribunal suprême ne permet pas d'établir l'unité de jurisprudence. Au moins l'application pratique des conventions ne pourra-t-elle pas rompre cette sorte de solidarité qu'établissent, entre les différents types de responsabilité civile, les trois principes communs adoptés par le C.I.T.E.J.A.



Le premier principe commun à toutes les Conventions proclamé par l'Art. 4 de la Convention de Rome et par l'Art. 3 du Projet sur l'Abordage dispose que la *responsabilité incombe à l'exploitant*. Sans doute cette disposition ne se retrouve-t-elle pas dans la première des conventions internationales, celle de Varsovie, dont le chapitre 3 est intitulé : « Responsabilité du Transporteur » et dont les articles 17 à 30 reprennent sans exception le mot : transporteur.

Mais la définition identique donnée par les deux conventions plus récentes « est qualifié exploitant la personne qui a libre disposition de l'aéronef et qui en fait usage pour son propre compte » (2), montre bien que le transporteur visé par la convention de Varsovie serait réputé exploitant dans les termes des deux autres conventions.

L'identité de l'exploitant est facilement connue par l'inscription « au registre aéronautique ou sur toute autre pièce officielle ». Dans la seule hypothèse où cette formalité aurait été omise, le propriétaire « serait réputé être l'exploitant, mais seulement jusqu'à preuve du contraire ».

Dans le cas enfin où l'aéronef aurait été volé, le *Schwartzflieger*, c'est-à-dire « celui qui, sans avoir la disposition de l'aéronef, en fait usage sans le consentement de l'exploitant » est bien considéré comme responsable, mais l'exploitant répond solidairement avec lui. Seule la preuve qu'ont été prises toutes les mesures utiles pour éviter l'usage illégitime de l'aéronef est susceptible de dégager l'exploitant de cette solidarité légale.

Les dispositions sur le *Schwartzflieger* ont, surtout

(2) Art. 4 Rome et art. 3 Abordage.

à l'heure actuelle, la valeur d'une indication de principe. Il n'est pas interdit de penser qu'elles présenteront dans l'avenir plus d'intérêt pratique, quand, à côté des aérodromes gardés, se seront développés les terrains privés.

Pour quelles raisons la responsabilité incombe-t-elle au seul exploitant (3) avec une rigueur telle que, même en cas de vol, il reste solidairement responsable avec le voleur et que son remplacement par le propriétaire en cas de non inscription au registre aéronautique apparaît plutôt comme une facilité de procédure concédée à la victime que comme un déplacement de responsabilité ?

Sans doute le C.I.T.E.J.A. a-t-il été guidé par l'idée du profit que retirait l'exploitant de l'usage de l'aéronef et a-t-il pensé que la responsabilité en constituait la contre-partie normale. Il a estimé également que l'activité de l'exploitant, et non celle du propriétaire était la cause réelle du dommage. Plus vraisemblablement, il a considéré que l'exploitant, qui en tant qu'entrepreneur s'assurait déjà contre les dommages qui pouvaient survenir aux aéronefs en service, souscrirait facilement une assurance contre les dommages que ceux-ci étaient susceptibles de causer à des tiers. Dans cette hypothèse l'attribution de la responsabilité au propriétaire lui a semblé « inutile ou illogique ».

L'exploitant seul a intérêt à s'assurer et on peut dire que le C.I.T.E.J.A. a vu surtout en lui un preneur d'assurance. Cela est si vrai que lors des études préparatoires à la Convention de Rome une responsabilité triple et solidaire entre l'exploitant, le propriétaire et l'auteur du dommage avait été pri-

(3) Le Goff, *Traité de Dt aérien* : la responsabilité pèse sur l'exploitant et non sur le propriétaire parce que l'exploitant crée le risque en faisant circuler l'appareil.

mitivement envisagée. Cette formule n'avait pourtant pas été retenue dans la certitude où l'on était que ce dernier ne serait pas assuré. Il était d'ailleurs d'autant plus difficile de conserver, dans le cadre des conventions, la responsabilité de l'auteur du dommage que celle-ci ne se comprend que totale et illimitée et que le second principe commun impose la limitation des responsabilités.

★★

Dans toutes les conventions élaborées par le C.I.T. E.J.A., la responsabilité est limitée ou, plus exactement, calculable.

Sans doute pareille limitation n'est-elle pas nouvelle en droit quand elle constitue la rançon d'une responsabilité fondée sur l'idée de risque. L'avantage que procure aux victimes l'exonération de la preuve de la faute de l'auteur responsable trouve une juste compensation dans l'octroi d'une indemnité réduite.

Une limitation se comprend aisément dans la convention sur la responsabilité envers les tiers à la surface d'après laquelle le dommage « donne droit à réparation par cela seul qu'il est établi et qu'il provient de l'aéronef » (4).

Elle paraît plus anormale dans la Convention de Varsovie où le transporteur est exonéré de sa responsabilité par la preuve de sa diligence raisonnable.

Elle devient tout à fait extraordinaire dans le Projet sur l'Abordage où la responsabilité « incombe à celui qui a commis la faute » (5) et où il est bien précisé que « dans le cas où la faute d'aucun aéro-

(4) Art. 2. Convention de Rome.

(5) Art. 4. Abordage.

nef n'a été établie, l'abordage ne donne lieu à aucune action d'après la présente convention » (6).

Ce n'est certes pas sans faire violence à leurs scrupules que les experts ont été amenés à proposer ce qui peut paraître, au premier abord, une hérésie juridique. Mais il n'est pas besoin d'envisager des hypothèses compliquées pour expliquer leur attitude. Ils ont pris soin de proclamer à maintes reprises, qu'ils limitaient les conséquences pécuniaires des responsabilités encourues à seule fin d'en permettre l'assurance. Aucun doute n'est permis sur ce point et aucune discussion ne s'est jamais élevée sur ce principe ni dans les réunions du C.I.T.E.J.A. ni dans celles de l'I.A.T.A. (Association Internationale des Transporteurs aéronautiques).

Le fait même que le Schwartzflieger, bien qu'il agisse sans droit, ne soit responsable que « dans les conditions et limites de la présente convention » (7) apporterait, s'il en était besoin, une preuve supplémentaire au bien-fondé de cette interprétation. Les experts en introduisant cette disposition dans le texte des conventions ont espéré faire jouer au profit des victimes, même au cas de vol, l'assurance contractée par l'exploitant dont ils ont prévu à cet effet la responsabilité solidaire.

Ce sont donc essentiellement des considérations pratiques qui ont sur ce point guidé les experts. La seule concession qu'ils aient faite au droit commun, en cette matière, a été d'admettre que la faute de la victime était susceptible d'atténuer ou de faire écarter la responsabilité de l'exploitant (8).

Mais la responsabilité limitée reste dans leur esprit une faveur accordée à ceux qui respectent les

(6) Art. 6. Abordage.

(7) Art. 4 Rome et art. 3 Abordage.

(8) Art. 21 Varsovie et 3 Rome.

prescriptions de la règle internationale. A côté d'elles apparaissent des responsabilités illimitées qui présentent toujours un caractère de pénalité, qu'elles sanctionnent l'absence de sûreté imposée par la convention (9) ou plus généralement le dol ou la faute lourde de l'exploitant (10).

Mais la réintroduction de ces responsabilités illimitées dans un système limitatif, pour justifiée qu'elle soit au point de vue juridique, marque comme un repentir des experts et comme une revanche des principes généraux du Droit sur les nécessités pratiques devant lesquelles ceux-ci avaient dû s'incliner. Nous verrons qu'en fait la coexistence de cette double responsabilité constitue un des principaux obstacles à la ratification des conventions internationales.

L'adoption du principe de la responsabilité limitée suppose le choix d'un critère de limitation.

Lors de ses premières réunions, le C.I.T.E.J.A. a définitivement écarté la théorie de l'abandon que certains de ses membres qui subissaient l'influence de leur législation nationale (11) ou celle du droit maritime, avaient tout d'abord préconisée. Si, en droit maritime, la valeur vénale des épaves et l'importance de la cargaison sur les navires marchands justifient dans une certaine mesure l'abandon, ici au contraire la destruction totale des appareils à la suite d'accident et l'absence de chargement des aéronefs commandaient d'écarter un procédé qui serait en outre difficilement conciliable avec l'existence de l'hypothèque (12).

(9) Art. 14 Rome.

(10) Art. 25 Varsovie, 14 Rome, 45 Abordage.

(11) Italienne.

(12) Dès le début de ses travaux, le C.I.T.E.J.A. préparait une Convention internationale sur l'hypothèque aérienne.

Le C.I.T.E.J.A. a adopté un double critère : d'une part la valeur de l'aéronef, d'autre part une indemnité fixe par personne.

La valeur de l'aéronef est calculée forfaitairement à raison de 25 frs par kg. du poids de l'aéronef, étant entendu que la limite de la responsabilité ne pourra être inférieure à 600.000 frs ni supérieure à 2.000.000 de frs. L'indemnité par personne est fixée à 125.000 frs.

Toutes les sommes indiquées en francs se rapportent au franc français constitué par 65,5 milligrammes d'or au titre de 900/1.000 de fin et peuvent être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

Les responsabilités établies par les conventions internationales sont donc calculables plutôt que limitées. Ainsi, dans la Convention de Varsovie, la responsabilité envers les passagers n'est pas déterminée d'une manière absolue, le maximum de responsabilité étant facilement connu grâce au nombre de places de l'aéronef. Dans les autres conventions qui adoptent comme critère la valeur de l'aéronef, chaque appareil, dans la limite générale du maximum de 2.000.000 de frs, conserve sa limite propre.

En principe, ces deux limites : valeur de l'aéronef et indemnité par personne correspondent à des responsabilités différentes. Toutefois, dans le Projet sur l'Abordage, elles se combinent, en ce sens que la valeur de l'appareil constitue la limite maximum sur laquelle s'imputent à due concurrence les indemnités fixes allouées aux personnes (13).

Ces limites constituent un maximum qui ne saurait, en aucun cas être dépassé. Si le montant des domma-

(13) Rome art. 9 et Abordage art 4, 3°.

ges leur était supérieur, il y aurait lieu de procéder à la réduction proportionnelle des droits des victimes.

★★

Le troisième principe commun aux trois conventions internationales impose la mise en jeu rapide des responsabilités. Tout d'abord un délai très court est laissé aux victimes pour faire valoir leurs droits.

Les quelques jours de la Convention de Varsovie (14) sont portés à 6 mois dans la Convention de Rome (15) et dans la Convention sur l'Abordage (16).

D'autre part, les actions nées des conventions se prescrivent très rapidement : deux ans d'après la Convention de Varsovie (17), un an ou trois ans maximum d'après la Convention de Rome (18), et le Projet sur l'Abordage (19).

Ce principe a peut-être été adopté par le C.I.T.E.J.A. dans l'intérêt de la navigation aérienne. Les entreprises de transport ont avantage à être fixées dans un délai très court sur les résultats industriels de leur exploitation et ne doivent pas être contraintes de conserver trop longtemps, au passif d'un bilan déjà normalement déficitaire, des provisions destinées à faire face à des réclamations éventuelles.

Il est de plus indirectement en faveur des assureurs aviation à qui il permet d'avoir, dans un délai assez court, une opinion exacte des risques assumés et qu'il met à l'abri de réclamations tardives sur des polices résiliées.

Ces trois principes généraux se retrouvent dans tou-

(14) Varsovie art. 26.

(15) Rome art. 10.

(16) Abordage art. 4, 4°.

(17) Varsovie, art. 29.

(18) Rome, art. 17.

(19) Abordage, art. 11.

tes les conventions, mais chacune d'elles conserve son domaine propre qu'il convient d'examiner séparément.

Si, pour obtenir une vue d'ensemble du problème de la Responsabilité Civile Aérienne, il peut suffire de rappeler les grandes lignes des Conventions de Varsovie et de Rome qui ont déjà fait l'objet de plusieurs études remarquables ⁽²⁰⁾, il est encore plus nécessaire de procéder à une étude détaillée du Projet de convention sur l'Abordage aérien, qui, s'appliquant à la fois aux dommages aux personnes et aux dommages aux biens, constitue, en cette matière, l'instrument le plus perfectionné rédigé par le C.I.T.E.J.A.

(20) Blanc Dannery : La Convention de Varsovie, 1933, Lisa Brunswick, La Responsabilité envers les tiers dans la Navigation aérienne, *Th.* Paris 1934. M.-T. Laurès : La Convention de Rome, *Th.* Paris 1934.

CHAPITRE II

LA CONVENTION DE VARSOVIE

La responsabilité du transporteur à l'égard des passagers et des marchandises est en général réglée par les termes même du contrat de transport. Sans doute, l'inégalité économique des contractants et le caractère de contrat d'adhésion que revêt le plus souvent la convention de transport, ont-ils conduit soit le législateur soit le juge à réglementer les obligations réciproques des parties.

Quoi qu'il en soit, il s'agit là d'une responsabilité contractuelle parfaitement définie qui aurait dû, semble-t-il, s'appliquer normalement à l'aéronautique, sous réserve de quelques modifications imposées par la nature des transports aériens. En fait, des raisons nombreuses rendirent souhaitable l'adoption d'une convention internationale et en délimitèrent le domaine.



La nécessité d'une convention internationale tient, d'une part à la situation particulière de la navigation aérienne et, d'autre part, au caractère international de son exploitation.

Si la navigation aérienne a quelque peu perdu le caractère dangereux que lui donnait à l'origine une expérience insuffisante, l'élément dans lequel elle s'ef-

fectue confère toujours aux accidents mécaniques une gravité qu'ils n'ont pas sur terre ou sur mer. Mais la rapidité des progrès techniques, qui a contribué dans une si large mesure à l'accroissement de la sécurité, est à l'origine des difficultés financières que connaissent toutes les sociétés de transport aérien. Celles-ci, obligées de renouveler fréquemment un matériel onéreux dont l'amortissement doit être effectué dans un délai très court, ne trouvent qu'une compensation insuffisante dans l'augmentation du nombre des passages.

Aussi, les pouvoirs publics, soucieux, pour diverses raisons tant économiques que militaires, d'assurer le développement de l'Aéronautique auquel ils contribuaient le plus souvent par une aide financière, étaient-ils disposés à consentir aux entreprises de navigation un régime de responsabilité privilégié.

Cette faveur apparente semblait d'ailleurs tout à fait équitable. Les voyageurs qui ont librement choisi un moyen de transport dont ils n'ignorent pas le caractère dangereux sont réputés avoir volontairement pris à leur charge une partie de la responsabilité qu'il est coutume d'imposer au transporteur.

Pour toutes ces raisons, il paraissait peu probable que les compagnies de navigation acceptassent une responsabilité contractuelle absolue, qui les eut obligées à conduire les passagers et les marchandises à bon port et dont seuls le cas fortuit ou la force majeure eussent pu les décharger. Les conséquences pécuniaires d'une telle responsabilité auraient encore ajouté aux difficultés d'une situation financière déjà compromise.

A l'inverse, il semblait excessif de dégager les transporteurs de toute responsabilité contractuelle pour les soumettre au régime infiniment plus favorable de la responsabilité délictuelle. Les victimes n'auraient alors obtenu la réparation du préjudice subi qu'en ap-

portant la preuve d'une faute du transporteur. L'extrême gravité des accidents d'aviation, qui provoquent souvent la mort de toutes les personnes embarquées, l'absence de témoins d'une manœuvre réalisée « en plein ciel », rendaient intolérable la charge de cette preuve. La victime ou ses ayants droit se trouveraient complètement désarmés, et la plupart des accidents seraient en fait attribués à la force majeure ou au cas fortuit.

A des difficultés identiques le droit positif apportait presque dans chaque pays, une solution différente.

En France, en l'absence d'une législation restrictive spéciale analogue à celle dont font l'objet les transports par voie ferrée, les compagnies de navigation aérienne jouissaient d'une entière liberté contractuelle dont elles usèrent pour introduire dans le texte des titres de transport une clause d'exonération de responsabilité.

Diversement appréciées par la jurisprudence, ces clauses d'exonération furent finalement admises par la loi du 31 mai 1924. Les tribunaux, qui en avaient tout d'abord limité l'effet à un simple renversement de la charge de la preuve, paraissaient disposés à en reconnaître la validité dans tous les cas où elles n'exonéraient pas le transporteur de son dol ou de sa faute lourde.

La loi de 1924, dans ses articles 42 et 48, permet au transporteur de s'exonérer totalement de sa responsabilité en ce qui concerne les risques de l'air et la faute de ses préposés à bord. Elle n'admet donc qu'une responsabilité limitée et rend le transporteur responsable de ses fautes personnelles, du vice propre de l'appareil et de la faute de ses préposés terrestres. Cette loi qui, pour des raisons financières, accordait un régime de faveur aux compagnies de navigation,

constitue en France la charte de l'aviation civile. Elle régit encore actuellement les rapports des compagnies de navigation aérienne avec leurs passagers, qu'il s'agisse d'un transport national échappant à la Convention de Varsovie ou même d'un transport international, quand la victime ou ses ayants droit ne se contentent pas des dispositions de la convention et entendent prouver la faute lourde de l'exploitant. Toutefois, les tribunaux exigent, pour reconnaître la validité d'une clause d'exonération dans les termes de la loi de 1924, que le passager en ait eu réellement connaissance ; et à cet effet, ils considèrent comme insuffisante une simple mention imprimée sur le billet de passage.

Le jeu combiné des clauses d'exonération et des responsabilités fondées sur la faute comme sur le risque créé, introduisait, dans les régimes établis par les lois étrangères, une diversité qui défie toute tentative de classement.

Si la Hongrie (1) et l'Autriche admettaient l'insertion d'une clause d'irresponsabilité, elles autorisaient la victime à en détruire les effets en apportant la preuve de la faute du transporteur. La Pologne (2) protégeait, contre toute réclamation, l'exploitant qui avait pris les mesures nécessaires pour éviter l'accident et fixait forfaitairement à 20.000 Zl. les conséquences pécuniaires de sa responsabilité reconnue.

L'Italie (3) maintenait le caractère contractuel de la responsabilité, interdisait en conséquence les clauses d'exonération, mais organisait, à l'instar du droit maritime, un système d'abandon qui cesse d'être libératoire si la faute du transporteur est démontrée.

La loi du 1^{er} août 1922 créait, en Allemagne, un ré-

(1) D. n° 10.270, 1922.

(2) D. du 14.3.28.

(3) Loi du 31.1.26 (D. du 20.8.23).

gime de présomption de responsabilité que venaient compenser l'institution d'indemnités légales forfaitaires et la consécration jurisprudentielle des clauses d'exonération.

En Tchécoslovaquie (4), la présomption de faute constituait également la règle, mais les juges étaient peu favorables à l'extension des clauses de non responsabilité, dans le cas d'accidents survenus à des passagers.

La responsabilité objective constituait à l'inverse le fondement des législations russe et suisse (5). Mais alors qu'en U.R.S.S. les conséquences en étaient absolues, elles étaient tempérées en Suisse par le contrôle des tribunaux sur les clauses d'exonération auxquelles était reconnue une portée variable suivant les circonstances de fait.

En Belgique enfin, le transporteur était responsable, à moins qu'il n'apportât la preuve que l'accident, provenant d'une cause étrangère à son activité, ne pouvait lui être imputé.

Cette diversité était particulièrement choquante s'agissant d'une industrie aussi essentiellement internationale que la navigation aérienne.

Le régime de la responsabilité changeait à mesure que les appareils franchissaient les frontières, et les conséquences d'un accident étaient réglées de façons très différentes suivant la nationalité du tribunal saisi. Au surplus, la plupart des législations nationales, en obligeant la victime ou ses ayants droit à apporter la preuve de la faute du transporteur, rendaient pratiquement nulle la responsabilité qu'elles avaient proclamée illimitée.

L'intérêt de la navigation aérienne exigeait que fût modifiée une telle situation. C'est cette unifika-

(4) Loi du 8.7.25.

(5) Arrêté du Conseil Fédéral 27.1.20.

tion indispensable qu'a réalisée la II^e Conférence Internationale de Droit Privé Aérien, lorsqu'au cours de sa session de Varsovie elle a, le 12 octobre 1929, adopté la « Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ».



La Convention de Varsovie (6) fixe, à la fois, le principe, les limites et les conditions de la responsabilité des transporteurs vis-à-vis des passagers et des expéditeurs de marchandises.

La responsabilité définie à Varsovie constitue une transaction entre l'idée de risque et celle de faute. Le transporteur est présumé responsable à moins qu'il n'apporte la preuve de sa diligence raisonnable. Celle-ci doit s'apprécier d'une manière différente suivant qu'il s'agit d'un dommage aux personnes ou d'un dommage aux biens.

Dans le premier cas le transporteur est déchargé de sa responsabilité s'il prouve que « lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre ». Cette disposition laisse aux tribunaux un certain pouvoir d'appréciation et les « mesures nécessaires » devront sans doute être examinées en tenant compte à la fois des usages de la navigation aérienne et des diverses circonstances de fait. Il est certain que le transporteur aurait gravement contrevenu à l'obligation qui lui est ainsi imposée, si l'aéronef prenait son vol sans être muni de son certificat de navigabilité, si le chargement dépassait les limites officiellement prévues ou si le départ avait été trop

(6) Cf. Blanc Dannery, La Convention de Varsovie.

manifestement ordonné à l'encontre des indications météorologiques. Les rares décisions de justice auxquelles a donné lieu l'application de la Convention ont, d'ailleurs, consacré une interprétation libérale de l'art. 20. En Angleterre (7), la Court of Appeal, réformant un jugement du Banc du Roi, motivait ainsi son arrêt : « La charge imposée par la Convention de Varsovie au transporteur de prouver que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter l'accident ou qu'il leur était impossible de les prendre, ne signifie pas que le transporteur n'est déchargé de sa responsabilité que par la force majeure (Act of God); la formule de la Convention doit être lue comme si le mot raisonnablement y était inséré. En d'autres termes, le transporteur doit démontrer que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires et raisonnables pour éviter l'accident » (8). La Cour de Cassation d'Italie

(7) Je dois la communication des décisions de J. P. anglaise à l'obligeance de M. Alan Goodfellow, l'éminent conseiller juridique de l'International Union of Aviation Insurers, qu'il m'est agréable de remercier ici.

(8) Imperial Airways v. Grein, Court of Appeal 1930. L'Apollo, appareil des I. A. avait heurté dans le brouillard les câbles du mât de T. S. F. de Ruyssede, le 31-12-33 au cours d'un vol Bruxelles-Londres. Les ayants-droit de Grein prétendaient que la mort de leur auteur était due à la négligence du transporteur et de ses préposés.

Le premier juge (Mr. Justice Lewis, High Court of Justice, King's Bench division, 1931) admit que le pilote avait commis une négligence en ne modifiant pas sa route alors que le poste de T. S. F. de l'aérodrome de Haren laissait sans réponse son appel par radio. Il déclara, en outre, que la Convention de Varsovie n'était pas applicable en l'espèce, la Belgique n'ayant pas ratifié la Convention à la date de l'accident. Sur appel de la Compagnie de navigation, la Court of Appeal (Lord Justice Greer, pt, Lord Justice Greene et Mr Justice Talbot) contre l'avis de son président et à la majorité de deux voix, reforma sur ces deux points, le 19-7-36 le jugement dont appel. D'une part elle précisa les limites qu'il fallait poser à la responsabilité du transporteur. D'autre part elle décida que la délivrance d'un billet Londres-Anvers aller et retour avec atterrissage à Bruxelles, Anvers et Bruxelles, répondait bien à la définition du transport international donnée par la Convention de Varsovie et reproduite par le Carriage by Air Act de 1932.

adoptait, en février 1938, la même interprétation dans une espèce analogue (9). Il semble toutefois qu'il y aurait avantage à ce que la Convention de Varsovie précisât, comme le fait la loi française de 1924 (10), que le risque de l'air constitue pour le transporteur une source d'exonération de responsabilité.

En ce qui concerne les marchandises, le transporteur peut en outre apporter la preuve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite ou de navigation (11). Mais le fait de réserver aux seules marchandises l'utilisation de ces moyens de défense, rend le transporteur pratiquement responsable de la totalité des accidents survenus aux personnes.

La responsabilité très lourde qui incombe au transporteur trouve sa contre-partie dans une limitation qui ne découlait pas logiquement de la présomption de faute qui en constitue l'origine.

Dès qu'une responsabilité repose sur une faute prouvée ou présumée, il paraît peu équitable de ne réclamer à l'auteur du dommage qu'une contribution limitée et de n'accorder ainsi à la victime qu'une réparation partielle.

On voit ici paraître le désir des experts de substituer à l'injustice des exonérations consenties par les législations nationales la protection de l'assurance.

Or, celle-ci restait difficile à contracter tant que les engagements des assureurs ne pouvaient être exactement déterminés. C'est pourquoi les limites fixées par la Convention de Varsovie sont en quelque sorte des

(9) S. A. N. A. c. Palleroni et Eusebi.

(10) Prochasson, *Le Risque de l'Air*, Paris 1933. « Le Risque de l'Air est l'ensemble des risques de navigation imprévisibles pour le transporteur en l'état actuel de la science aéronautique, qui ne constituent ni une faute des préposés, ni un cas fortuit ou un cas de force majeure ».

(11) Art. 20. 2° La faute de pilotage est le résultat d'une erreur d'appréciation du pilote aviateur, par suite de laquelle la manœuvre qui s'accomplit n'est pas celle qui serait opportune, qu'elle soit différente, excessive ou insuffisante. (Manuel de Pilotage.)

limites unitaires. La responsabilité totale du transporteur dépend à la fois du nombre des passagers et du poids de toutes les marchandises embarquées.

Selon l'art. 22, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à 125.000 frs. Cette somme, qui peut être augmentée par un accord express entre les parties, constitue un minimum auquel l'art. 23 confère un caractère intangible en prohibant les clauses d'exonération de responsabilité ou de fixation de responsabilité à un montant inférieur à celui prévu par la Convention. Elle ne doit cependant pas être allouée en totalité au voyageur dont le préjudice réel est inférieur à la limite de 125.000 frs. Pour les marchandises et les bagages enregistrés, la limite est de 250 frs par kg., sauf déclaration spéciale d'intérêt faite par l'expéditeur, tandis que la valeur des objets dont le voyageur conserve la garde est uniformément fixée à 5.000 frs.

Diverses circonstances sont toutefois susceptibles de modifier dans un sens différent la responsabilité du transporteur.

Celle-ci peut être atténuée ou même écartée si le transporteur apporte la preuve que la faute de la victime a causé le dommage ou y a contribué. Il est précisé que l'expéditeur des marchandises doit supporter la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou toute autre personne à la suite de déclarations « irrégulières, inexactes ou incomplètes » servant de base à l'établissement de la lettre de transport ou des documents nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police.

A l'inverse, la responsabilité du transporteur devient illimitée si celui-ci ou l'un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions, a causé un dommage par un dol ou par une faute qui, d'après la loi du Tribunal saisi, sera considérée comme équivalente

au dol. L'absence, dans la lettre de transport ou dans le bulletin de bagages, d'une des mentions rendues obligatoires par la Convention, et de l'indication que le transport est soumis au régime de responsabilité limitée, entraîne pour le transporteur la même conséquence rigoureuse.

Ces deux dispositions ont été vivement critiquées. Si la répression du dol se justifie parfaitement du point de vue moral, il est trop sévère de rendre le transporteur indéfiniment responsable à la suite d'un dol d'un préposé (sur lequel il lui est impossible d'exercer une action au cours du vol) et sans qu'il soit démontré qu'il ait eu une part quelconque dans ce dol. Quant à l'obligation d'insérer trois mentions dans le bulletin de bagages et dix mentions dans la lettre de transport, elle confère aux documents de transport un caractère formaliste peu conforme aux nécessités commerciales (12) et qui s'oppose à leur utilisation pour les transports nationaux. Il serait suffisant, semble-t-il, que les documents permissent de constater que le transport est international, de calculer la responsabilité en fonction du poids des marchandises et des bagages et avertissent le passager ou l'expéditeur de l'application du régime de responsabilité prévu par la Convention.

D'un point de vue plus général, la menace d'une

(12) *Westminster Bank v. Imperial Airways* (King's Bench division, 1936, Mr Justice Lewis).

Un chargement d'or appartenant à la Westminster Bank fut volé alors qu'il était déposé dans un coffre-fort de l'aérodrome de Croydon, dans l'attente de son transport à Paris. La Westminster Bank soutenait d'une part qu'elle avait acquitté la taxe supplémentaire prévue par l'art. 22, pour la déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, et subsidiairement que le bulletin de consignation ne contenait pas l'indication que la responsabilité du transporteur était soumise au régime établi par la Convention de Varsovie. Sur le premier point elle fut déboutée, mais eut gain de cause sur le second moyen, et la compagnie de navigation dut rembourser à la banque la valeur totale du chargement d'or.

responsabilité illimitée qui pèse sur le transporteur aboutit à détruire dans une certaine mesure l'efficacité du système de protection établi par la convention; elle rend à la fois plus difficile et plus onéreuse l'assurance de la responsabilité civile du transporteur.

Mis à part ces cas où la responsabilité illimitée apparaît comme une sanction, la responsabilité limitée constitue bien le régime normal, qui s'appliquera dès que seront réunies les deux conditions nécessaires.

Il faut d'abord qu'il y ait transport international aérien rémunéré; il faut ensuite qu'il y ait dommage.

Le transport doit être constaté par une pièce officielle. Si le transporteur accepte un voyageur sans billet de passage, des bagages sans bulletin ou des marchandises sans lettre de transport, il perd le droit de se prévaloir des dispositions de la convention qui excluent ou limitent sa responsabilité (13).

Mais le transport doit être international dans les termes de l'art. 1 : « Est qualifié « transport international » au sens de la présente convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption du transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre puissance même non contractante. Le transport sans une telle escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité de la même Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention ». Dans deux affaires récentes, *Grein v. Imperial Airways*,

(13) Art. 3 2°, 4 4°, 9.

(voir note p. 31 in fine) et *Philippson and others v. Imperial Airways*, les tribunaux britanniques ont estimé qu'un transport effectué entre l'Angleterre et un des pays signataires de la convention, mais ne l'ayant pas ratifiée, avait bien le caractère international exigé par l'art. 1 qui ne donne pas une définition précise des H. P. C.

Sous réserve qu'ils soient réellement internationaux, la convention s'applique même aux transports effectués par l'Etat ou par les autres personnes juridiques de droit public.

Le transport aérien comprend la période pendant laquelle les bagages et les marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou même dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.

Pour les voyageurs, il comprend, avec la période de transport proprement dite, le temps passé à toutes les opérations d'embarquement et de débarquement.

Enfin, si l'article 1 ajoute aux transports effectués contre rémunération les transports gratuits exécutés par une entreprise de transport aérien, l'art. 34 exclut les transports réalisés à titre de premier essai et ceux qui le sont dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation.

C'est cette définition qu'il convient de retenir; la Convention de Varsovie a voulu surtout définir la responsabilité de l'exploitant des lignes régulières de navigation aérienne.

Si l'on peut comprendre qu'elle ne s'applique pas aux aéronefs de tourisme qui ne font généralement que du transport gratuit, il faut regretter qu'un domaine trop étroit maintienne en dehors de sa compétence, avec les lignes proprement nationales, les lignes dites impériales.

Le dommage est la deuxième condition nécessaire à l'existence de la responsabilité limitée établie par la convention. La mort, les blessures et toutes les autres lésions corporelles en ce qui concerne les passagers; la destruction, la perte ou l'avarie des marchandises en ce qui concerne les expéditeurs, constituent les dommages couverts par la convention. Enfin pour les uns comme pour les autres le dommage peut aussi résulter d'un retard dans le transport aérien. Il paraît excessif d'appliquer cette disposition (14) à un mode de transport soumis plus que tout autre aux conditions atmosphériques. L'indemnité pour un retard ne devrait être allouée que si la durée du voyage avait été garantie par le transporteur et constituait ainsi un élément essentiel du contrat.

La convention a pris soin de faciliter la mise en jeu rapide de la responsabilité qu'elle impose en fixant à la fois des délais de prescription très courts et des règles de compétence très libérales.

En cas d'avarie, le destinataire des marchandises doit adresser au transporteur une protestation écrite, dans un délai de trois jours pour les bagages et de sept jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard de la livraison des marchandises, la protestation devra être faite dans les quatorze jours de la délivrance des bagages ou des marchandises. Faute de cette protestation dans les délais prévus, toutes les actions contre le transporteur sont déclarées irrecevables.

L'action en responsabilité doit être intentée dans un délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination,

(14) Art. 19.

ou bien du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

Elle peut être portée, au choix du demandeur, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

★★

La Convention de Varsovie est actuellement ratifiée par vingt-cinq Etats ⁽¹⁵⁾. Elle a donc réalisé, d'une manière que l'on pourrait croire définitive, l'unification de certaines règles relatives au transport aérien, que se proposaient ses auteurs. Toutefois, considérant « l'importance de maintenir l'harmonie entre les con-

(15) *Etats ayant ratifié la Convention de Varsovie* : Espagne (31-3-30), Brésil (2-5-31), Yougoslavie (27-5-31), Roumanie (8-7-31), France, Lettonie et Pologne (15-11-32), Grande-Bretagne, Irlande du Nord et Italie (14-2-33), Pays-Bas (y compris les Indes Néerlandaises, Surinam et Curaçao (1-7-33), Allemagne (30-9-33), Suisse (9-5-34), U.R.S.S. (20-8-34), Tchécoslovaquie (17-11-34), Commonwealth d'Australie (y compris la Papouasie, l'île de Norfolk et les territoires sous mandat de la Nouvelle-Guinée et de Nauru (1-8-35), Belgique (engage aussi le Congo belge et le territoire sous mandat du Ruanda-Urundi (13-7-36).

Etats ayant adhéré à la Convention de Varsovie : Mexique (14-2-33), Liechtenstein (9-5-34), U. S. A. (31-7-34), Inde (20-11-34), Bahamas, Barbade, Bermudes, Guyane britannique, Honduras britannique, Ceylan, Chypre, Iles Falkland et dépendances, Fidji, Gambie (colonie et protectorat), Gibraltar, Côte de l'Or (Colonie, Achanti, Les territoires du Nord, Togo sous mandat britannique), Hong-Kong, la Jamaïque (y compris les Iles Turques et Caïques ainsi que les Iles Caïman), Kenia (colonie et protectorat), Iles-sous-le-Vent (Antigua, Dominique, Montserrat, St-Christophe et Nevis, Iles Vierges), Malte, Maurice, Nigeria (colonie, protectorat, Cameroun sous mandat britannique), Rhodésie du Nord, Protectorat du Nyassaland, Palestine (à l'exception de la Transjordanie), Sainte-Hélène et Ascension, Seychelles, Sierra Leone (Colonie et protectorat), Protectorat de Somaliland, Straits Settlements, Territoire du Tanganyika, Trinité et Tobago, Protectorat de l'Ouganda, Iles du Pacifique Occidental, Protectorat des Iles Salomon britanniques, Colonies des Iles Gilbert et Ellice, Iles du Vent (Grenade, Sainte-Lucie, Saint-Vincent) et le protectorat du Zanzibar

ventions internationales et les développements toujours croissants de l'aviation » la IV^e Conférence de Droit Privé Aérien, réunie à Bruxelles en septembre 1938, chargea le C. I. T. E. J. A. de « prendre en étude la convention signée à Varsovie le 12 octobre 1929 dans le but d'examiner si, en présence de l'expérience acquise de son application, il y aurait lieu d'y apporter des améliorations et, dans le cas affirmatif, de formuler, à titre de projet, des modifications ou des amendements voulus ».

Le C. I. T. E. J. A. se bornera très vraisemblablement à étendre l'application de la convention aux cas de location d'aéronefs et n'apportera guère que des modifications de détail au régime actuel. Celui-ci a fait l'objet des rares critiques que nous avons exposées et qui sont seules reproduites dans le « memorandum britannique » concernant la révision de la Convention de Varsovie.

(3-12-34), Rhodésie du Sud (3-1-35), Ville libre de Dantzig (par l'intermédiaire de la Pologne (18-3-35), Etat Libre d'Irlande (20-9-35), Hongrie (29-5-36), Bornéo du Nord, Sarawak, Tonga, Etats Malais fédérés (Negri Sembilars, Pahang, Perak et Selanger), Etats Malais non fédérés (Johore, Kedah, Kelatan, Perlis, Trengganu, Brineï) (4-7-36).

Le gouvernement français n'a fait aucune réserve en ce qui concerne l'application de la Convention aux colonies, pays de protectorat et pays sous mandat français.

Les gouvernements espagnol et italien ont reconnu expressément l'application de la convention à leurs colonies respectives.

La convention n'a été dénoncée jusqu'à présent par aucune des Hautes Parties Contractantes.

CHAPITRE III

LA CONVENTION DE ROME

La réparation des dommages que les aéronefs sont susceptibles de causer aux tiers à la surface pose des problèmes très différents de ceux que vient de résoudre la Convention de Varsovie. La responsabilité des exploitants apparaît comme délictuelle ou quasi délictuelle dans son essence, et il n'est plus possible d'échapper à ses conséquences en invoquant un prétendu accord de volonté, intervenu entre des exploitants et des victimes que n'unit aucun lien de droit.

Ici encore la stricte application du droit commun s'est révélée insuffisante pour garantir aux tiers lésés une protection efficace et la nécessité d'une législation d'exception s'est fait bientôt sentir.

Mais, si une situation analogue se retrouve à l'origine des deux premières conventions sur la Responsabilité Civile Aérienne, c'est dans un domaine qui lui est propre, que la Convention de Rome a réalisé son œuvre d'unification.

★★

Ce n'est pas seulement à l'égard de passagers librement embarqués que la navigation aérienne crée un risque nouveau. Les conséquences des accidents d'aviation sont quelquefois plus dommageables encore pour les biens et les personnes qui se trouvent

à la surface. Pour mesurer le danger que l'aviation représente pour les tiers, il n'est que d'évoquer l'écrasement d'un appareil sur des tribunes remplies d'un public réuni pour admirer des évolutions spectaculaires, ou encore la chute d'un aéronef sur une agglomération où l'incendie vient ajouter aux dégâts provoqués par l'accident lui-même (1).

Pour les raisons indiquées au chapitre précédent, les victimes éprouvent les plus grandes difficultés à obtenir réparation s'il leur faut prouver la faute de l'auteur du dommage ainsi que l'exige l'application stricte des principes de la responsabilité délictuelle. Ici encore une responsabilité théoriquement absolue constitue une lourde charge pour l'exploitation aérienne, alors que le tiers lésé se trouve en fait privé de toute protection, dans l'impossibilité pratique où il est d'administrer une preuve dont la charge lui incombe (2).

Sans doute, la jurisprudence fondée sur l'extension de l'art. 1384 permettait-elle en France de mettre en jeu la responsabilité de l'exploitant à la condition que soient démontrés et l'existence du dommage et le lien qui unit le dommage et l'aéronef (3). Mais cette situation même était encore trop défavorable aux victimes pour qui, au regard des aéronefs, il n'existait, selon l'expression de M. Ripert, « ni réciprocité éventuelle dans le préjudice, ni égalité dans les situations respectives » (4).

(1) Le 9 novembre 1938, un avion militaire américain tombait dans une rue de Washington et mettait le feu à trois voitures automobiles qui furent entièrement détruites. Il n'y eut, par miracle, aucun accident de personne.

(2) Bertrand Brinquant et Mauge c. Farman (Civ. Seine 6-7-12 D. P. 1913-2.117).

(3) Ainsi l'atterrissage près de la place de la Bastille d'un ballon gonflé au gaz d'éclairage provoquant une explosion. Affaire Bacon (D. P. 1907.2.1917) cité par M. T. Laurès : La Convention de Rome. *Th.* Paris.

(4) Rapport à la Commission aérienne de la Société d'Etudes Législatives.

Aussi la loi du 31 mai 1924 établit-elle la législation spéciale que tout le monde souhaitait et son article 53 dispose que « l'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou par les objets qui s'en détacheraient, aux personnes et aux biens situés à la surface ».

C'est, par l'élimination de la force majeure et du cas fortuit, l'établissement d'une responsabilité illimitée à base de risque qui trouve sa justification théorique dans le péril nouveau que l'aviation crée pour l'humanité.

La même évolution devait se produire hors de France. Peu à peu la plupart des grands pays imposent à la navigation aérienne une responsabilité à base de risque. Mais si la loi anglaise et l'United States Law of Aeronautics allaient jusqu'au bout du principe en admettant une responsabilité absolue, la loi allemande y apportait un correctif en fixant une limite pécuniaire aux obligations de l'exploitant (5).

Quelques Etats restaient cependant fidèles à la responsabilité fondée sur la faute. En Pologne et en Tchécoslovaquie, les exploitants pouvaient toujours détruire par la preuve contraire la simple présomption de faute dont leur activité était entachée. La loi italienne du 20 avril 1934 maintenait au contraire, dans toute sa rigueur la responsabilité subjective de droit commun. Elle étendait toutefois à la navigation aérienne un avantage autrefois réservé à la seule

(5) Loi du 1^{er} août 1922 relative au commerce aérien : L'indemnité s'élève pour chaque accident : a) pour les appareils d'un poids inférieur à 2.500 kgs, à 100.000 Rmk.; b) pour les appareils d'un poids supérieur, à 40 Rmk par kg. avec maximum de 300.000 Rmk; un tiers de la somme ainsi déterminée est allouée pour les dommages aux biens, les deux autres tiers pour les dommages aux personnes, l'indemnité par personne étant limitée à 30.000 Rmk.

navigation maritime : sauf si le dommage avait été causé par sa faute personnelle, l'exploitant pouvait valablement se libérer de ses obligations en faisant abandon de l'aéronef aux tiers lésés.

Mais avant même que ces principes opposés eussent été fixés par des textes définitifs, la conférence de La Haye, soucieuse de pallier les inconvénients de ces réglementations différentes, émettait en 1921 un vœu selon lequel « dans le cas de perte ou de dommages causés par un aéronef à des personnes ou à des propriétés sur terre ou sur l'eau, le propriétaire et l'affréteur seraient solidairement responsables sans qu'il soit nécessaire de prouver une négligence de leur part pour cette perte ou ce dommage, moyennant que le dommage ou la perte n'aient pas été causés par la négligence de la personne qui les a subis ou que cette négligence n'ait pas contribué à la perte ou au dommage ».

Aussi, lors de la première conférence internationale de Droit Privé Aérien, qui s'est réunie à Paris au mois d'octobre 1925, la question des dommages causés par les aéronefs aux biens et aux personnes à la surface fut-elle confiée à l'étude du C.I.T.E.J.A.

Dès sa première session, le comité chargea sa 3^e commission de « déterminer les principes inspireurs d'un projet ». Mais de telles divergences se révélèrent entre les experts qu'il fut impossible de rédiger un texte complet avant la réunion de Varsovie en 1929. Le projet présenté à Rome subit au cours même de la conférence des modifications importantes, avant d'être transformé, le 29 mai 1933, en une « Convention pour l'unification de certaines

règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface » (6).

La Convention de Rome établit une responsabilité objective, limitée et garantie qui ne peut être invoquée que dans des conditions déterminées et doit être mise en jeu rapidement et facilement.

Elle impose à l'exploitant une responsabilité objective fondée sur le risque créé, une responsabilité sans faute; elle prévoit en effet « que le dommage causé par un aéronef en vol aux personnes et aux biens qui se trouvent à la surface donne droit à réparation *par cela seul qu'il est établi que le dommage existe et qu'il provient de l'aéronef.*

Il peut sembler étrange à première vue que la Convention de Rome consacre ainsi d'une façon expresse une doctrine qui, saluée à son apparition avec un véritable enthousiasme, ne paraît pas avoir conservé longtemps la faveur qui l'entoura au cours des premières années. Le retour des législations allemande et suisse à la notion classique de faute semble à cet égard particulièrement caractéristique.

L'objectif principal de la théorie du risque créé avait été surtout de conférer une justification doctrinale, à certaines réparations dont il paraissait peu équitable de priver des victimes en état d'infériorité économique.

Or il existe peut-être entre la situation des tiers à la surface, et celle des exploitants d'aéronef, un déséquilibre plus marqué encore qu'entre la situation des ouvriers et celle de leurs patrons.

Ce déséquilibre résulte de la situation éminente de

(6) La Convention de Rome (M. T. Laurès). *Th.* Paris 1934.

l'aéronef et des possibilités infinies de dommages que celle-ci entraîne pour les victimes, atteintes dans leur propriété « avec une soudaineté qui déjoue toute mesure de protection ». Le développement de l'aviation constitue d'ailleurs pour les tiers un « risque nouveau » et M. Ripert dans son rapport à la commission aérienne de la Société d'Etudes Législatives en tirait en termes excellents la conclusion suivante : « Celui qui met en circulation un appareil volant crée pour la société des hommes un péril nouveau. S'il agit pour sa satisfaction ou son intérêt personnel, son action lui crée des devoirs spéciaux : on lui demande de ne pas nuire à autrui ou de réparer le mal causé par son fait. Peu importe la cause immédiate du dommage puisque la cause première c'est l'existence de l'aéronef dans les airs; celui qui crée pour l'humanité un risque exceptionnel doit en supporter les conséquences ».

Si la responsabilité objective apparaît à certains experts comme le corollaire naturel de la liberté de survol des propriétés privées dont bénéficiaient les aéronefs, il semble plutôt qu'elle constitue ici encore ce mode naturel de protection qui surgit, tel un réflexe de sécurité, contre le développement rapide de toutes les sources nouvelles du dommage (7).

Aussi bien cette responsabilité objective a-t-elle rallié un accord unanime, sans qu'il lui soit apporté d'autres correctifs que ceux que lui confère normalement la faute personnelle du tiers lésé. L'adoption de cette responsabilité sans faute avait d'ailleurs exigé des experts un effort inégal : pour les uns, elle était une application normale du droit commun moderne, pour les autres elle constituait une disposi-

(7) Demogue, Obligations III.

tion d'exception, dont ils se réservaient d'assurer la compensation.

La limitation de la responsabilité devait déjà leur donner une première satisfaction.

L'art. 8 précise que le produit du poids de l'aéronef, évalué en kilogrammes, par une somme fixe de 250 francs constitue la limite de responsabilité de l'exploitant. Celle-ci ne peut en aucun cas être cependant inférieure à 600.000 frs ni supérieure à 2.000.000 de frs. Le tiers de cette valeur est affecté à la réparation des dommages causés aux biens et les deux autres tiers à la réparation des dommages causés aux personnes, sans que l'indemnité puisse dépasser 200.000 frs par personne lésée.

La responsabilité de l'exploitant n'atteint donc le maximum de 2.000.000 frs qu'autant que les dommages sont causés à la fois aux personnes et aux biens. Fixée à 200.000 frs, si une seule personne est tuée ou blessée, elle atteint 1.333.333 frs, quel que soit le nombre des victimes, mais est réduite à 666.666 frs si des biens matériels ont été seuls détruits. Les limites ainsi établies sont absolues et si le montant réel des dommages leur est supérieur, il y a lieu de procéder à la réduction proportionnelle du droit de chacune des victimes.

Le critère du poids de l'aéronef qui, précise l'art. 8, est le poids avec la charge totale maximum tel qu'il est porté au certificat de navigabilité, semble avoir été adopté à Rome sans grande difficulté. Les experts n'ont cependant pas entendu attacher une valeur absolue à la relation qui peut exister entre le poids d'un aéronef et le montant du dommage que celui-ci est susceptible de produire. Ils ont certes prévu une critique qu'on leur a faite quelquefois : que l'augmentation du nombre des moteurs et l'installation d'appareils de navigation perfectionnés pro-

voquaient à la fois une augmentation de poids et un accroissement de sécurité. Mais l'objection présentée leur a paru sans valeur : ils ont surtout reconnu au critère adopté, dont le caractère arbitraire ne leur a pas échappé, l'avantage incontestable de la simplicité.

Des discussions plus sérieuses devaient s'instaurer sur le principe même de la limitation. Pour les uns, parmi lesquels se rangeaient les experts français influencés par le régime très sévère de la loi de 1924, c'était une « monstruosité juridique » d'accorder une réparation insuffisante à une personne étrangère à l'exercice de la navigation aérienne. Pour les autres au contraire, la limitation présentait le double avantage de favoriser le développement des entreprises aéronautiques et de constituer un correctif désiré au principe de la responsabilité à base de risque.

Si tous cependant ont pu se rallier à cette limitation, c'est qu'elle est apparue comme le seul moyen de rendre possible l'assurance qui devait constituer la sauvegarde des victimes. Celles-ci renonceraient sans doute volontiers à l'espoir fallacieux d'une réparation intégrale, en faveur d'une indemnité limitée mais garantie.

L'accord sur le principe de la limitation fut encore facilité par l'introduction, à titre de sanction, d'une responsabilité illimitée. Celle-ci paraît contradictoire dans un système forfaitaire où la limitation se trouve déjà compensée par l'objectivité de la responsabilité. Cependant les mêmes scrupules juridiques et moraux qui avaient imposé aux experts une dérogation aux principes de la Convention de Varsovie, devaient reparaître avec une puissance accrue dans le domaine de la responsabilité délictuelle. Il eut été, déclarait un expert allemand, contraire à tous les principes de morale d'accorder à

l'exploitant le bénéfice de la limitation lorsque le dommage est la conséquence de son dol (8). Les limitations prévues dans la convention disparaissent donc si le dommage provient de la faute lourde ou du dol de l'exploitant ou de ses préposés. L'exploitant peut toutefois échapper à cette responsabilité illimitée en apportant la preuve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite ou de navigation et, s'il s'agit de ses préposés qu'il a pris toutes mesures utiles pour empêcher le dommage. La responsabilité illimitée constitue en outre, à titre de sanction, le régime auquel est soumis l'exploitant qui a omis de fournir les sûretés prévues par la Convention.

Bien que certains experts aient préconisé la responsabilité de chaque Etat pour les dommages causés par les aéronefs nationaux à l'étranger, bien que d'autres aient souhaité, conformément au vœu du III^e Congrès international de législation aérienne, imposer l'assurance obligatoire, la Convention de Rome a prévu un triple système de garantie.

La sûreté peut être constituée soit par une assurance contractée auprès d'une institution publique d'assurance ou d'un assureur autorisé pour ce risque, soit par un dépôt en espèces effectué dans une banque publique ou une caisse autorisée à cette fin, soit encore par une garantie bancaire. La rédaction de l'art. 12 qui pour la première fois dans la législation internationale aérienne sur la responsabilité civile, vise expressément l'assurance, montre que cette sûreté constitue, dans l'esprit de la convention, la garantie par excellence et que les deux autres sûretés qui peuvent lui être « substituées » conservent un caractère subsidiaire. Il ne serait peut-être pas excessif

(8) M. T. Laurès, *op. cit.*

d'imaginer que les experts n'en ont prescrit l'introduction que pour éviter le reproche d'avoir, par une disposition expresse, accordé aux compagnies d'assurance un véritable monopole.

★★

Pour que cette responsabilité objective, limitée et garantie soit invoquée, certaines conditions nécessaires doivent être remplies : il faut et il suffit qu'un aéronef *en vol* ait causé un *dommage* à un *tiers* à la *surface* sur le *territoire d'une H. P. C.*

La convention s'applique en effet à tous les aéronefs immatriculés sur le territoire d'une H. P. C. à l'exception des aéronefs militaires, de douane et de police ⁽⁹⁾, dont au surplus la présence au-dessus d'un territoire étranger ne peut être prévue.

L'aéronef doit être en vol et la convention donne du vol la définition suivante, qui forme une des bases du droit aérien « l'aéronef est considéré comme en vol du début des opérations de départ jusqu'à la fin des opérations d'arrivée ».

Le dommage peut être causé soit par l'aéronef lui-même, soit par la chute d'un corps quelconque tombant de l'aéronef, même dans le cas de jet de lest réglementaire ou de jet fait en état de nécessité. Il peut résulter également du fait d'une personne quelconque se trouvant à bord de l'aéronef. A titre d'exemple, seraient ainsi couverts par la convention, les dommages causés par la chute d'une bouteille qu'un passager aurait jetée hors d'un aéronef en vol. L'acte intentionnellement commis par une personne étrangère à l'équipage, en dehors de l'exploitation et sans que l'ex-

(9) Chaque Etat, en vertu de sa souveraineté, définit ce qu'il faut entendre par aéronef militaire, de douane ou de police.

exploitant ou ses préposés aient pu l'empêcher, est au contraire formellement exclu.

Les dommages causés à la surface et dont la réparation est régie par un contrat de transport ou de travail intervenu entre la personne lésée et celui auquel incombe une responsabilité aux termes de la Convention de Rome, échappent au domaine de cette convention. Celle-ci ne précise pas, comme le fait la loi allemande sur la navigation aérienne du 21 août 1936 (Par. 23), que le dommage doit résulter d'un accident ⁽¹⁰⁾. Les dommages indirects tomberaient donc sous le coup de cette convention pour autant qu'un rapport certain puisse être établi entre eux et l'aéronef. La convention s'appliquerait dans une espèce analogue à celle qui fut soumise il y a quelques années à un tribunal américain : Des animaux en pâture, effrayés par le passage d'aéronefs, s'étaient enfuis en brisant des clôtures. Les propriétaires demandaient des dommages-intérêts à la compagnie de navigation aérienne ⁽¹¹⁾.

Il est nécessaire enfin que le dommage ait été causé à la surface sur le territoire d'une H. P. C. Si l'art. 6 prévoit même une solidarité entre les exploitants d'aéronefs entrés en collision pour les dommages causés par ceux-ci à la surface, son silence suffit à prouver que les règles de la convention ne sont pas applicables aux dommages survenus dans l'air aux aéronefs lors d'un abordage. Le territoire d'une H. P. C. comprend, d'après l'art. 20, tous territoires soumis au pouvoir

(10) Cette divergence entre la Convention de Rome et la loi allemande de 1936 sera sans doute de nature à retarder encore la ratification du gouvernement allemand.

(11) Les riverains de l'aérodrome de Buc se sont vus refuser une indemnité pour troubles de jouissance et dépeuplement de gibier. Dans une espèce analogue, à la condition que soit apportée la preuve de la réalité du dommage et celle de l'immatriculation des aéronefs dans un pays étranger, la Convention de Rome permettait aux riverains d'obtenir satisfaction.

souverain, à la suzeraineté, au protectorat, au mandat ou à l'autorité de la dite H. P. C. Il en résulte qu'un dommage survenu dans les limites des eaux territoriales doit être considéré comme à la surface dans les termes de la Convention de Rome (12).

★★

Celle-ci prescrit enfin des mesures propres à permettre la mise en jeu facile et rapide de la responsabilité qu'elle établit. Elle donne à la fois compétence au tribunal du domicile du défendeur et à celui du lieu du dommage mieux placé pour suivre une enquête qui se déroulera dans son ressort. Le demandeur conserve toutefois le choix du forum. La convention laisse aux législations nationales le soin d'autoriser l'action directe de la victime contre l'assureur et de fixer les conditions de son exercice.

Mais, en vue d'éviter que les limites de la responsabilité ne soient dépassées, elle autorise le défendeur, assigné devant des juridictions situées dans des pays différents, à faire état devant chacune de celle-ci de l'ensemble des réclamations dont il est l'objet.

Les personnes qui ont subi un dommage doivent faire valoir leurs droits dans le délai maximum de six mois à compter du jour de l'accident; ce délai écoulé, il sera valablement procédé au règlement des indemnités et les réclamations tardives ne pourront avoir effet que sur le montant d'indemnités qui n'auraient pas été distribuées.

L'action en responsabilité née de la convention se prescrit par un an à dater du jour du dommage ou du jour où la personne lésée a eu connaissance soit du dommage soit de l'identité de la personne responsable. Mais en aucun cas l'action ne peut être intentée plus de trois ans après le jour du dommage.

(12) M. T. Laurès, *op. cit.*

CHAPITRE IV

PROJET DE CONVENTION SUR L'ABORDAGE AERIEN

La réparation des dommages qu'un aéronef peut causer en l'air à un autre appareil, aux personnes et aux biens se trouvant à bord, n'est régie jusqu'à ce jour par aucun accord international. Si la Convention de Rome (1) impose pour les dommages causés à la surface une solidarité entre les exploitants des aéronefs entrés en collision, elle ne règle pas les répercussions pécuniaires de l'abordage lui-même. Les conséquences rigoureuses que l'application du droit commun de la responsabilité délictuelle entraîne en cette occurrence pour la navigation aérienne, ont depuis longtemps préoccupé les experts.

La question de l'Abordage a été mise à l'étude lors des réunions de Stockholm (1930) et de Paris (1934). Les travaux préliminaires de la 3^e commission ont permis de soumettre à l'Assemblée Générale du C. I. T. E. J. A. qui s'est tenue à Berlin au mois de septembre 1934 un avant-projet de convention. Le texte présenté subit, en cours de discussion, de nombreux changements qui eurent pour effet notamment de réduire la portée de la convention au domaine strictement aérien, en laissant de côté, malgré les pourparlers déjà engagés avec le Comité Maritime Internatio-

(1) Art. 6.

nal, les cas d'ailleurs assez rares d'abordage entre navires et aéronefs.

Nous ne retiendrons ici que la forme définitive du projet, celle qui fut adoptée à La Haye en 1935 et transmise au Gouvernement français dans l'attente de la réunion d'une conférence diplomatique nécessaire à sa transformation en convention internationale. Si le projet rédigé par le C.I.T.E.J.A. a pu trouver un précédent utile dans la Convention de Bruxelles sur l'abordage maritime, et même emprunter à celle-ci des solutions de détail, il n'en conserve pas moins un caractère particulier dû au domaine purement aérien qui est le sien. Bien que la IV^e Conférence de Droit privé aérien, réunie à Bruxelles au mois d'octobre 1938, en ait renvoyé l'examen à une session ultérieure et que, de ce fait, certains articles puissent faire encore l'objet de modifications, l'étude de ce projet se justifie dès maintenant par le triple intérêt qu'il présente.

Rédigé dans son dernier état six ans après la Convention de Varsovie et trois ans après celle de Rome, le projet tient compte des précédents du Droit Aérien International. Par lui se perpétue la tradition encore bien jeune de l'œuvre du C.I.T.E.J.A. et se marque déjà le plan de son travail futur.

La reproduction, dans certains articles, du texte même adopté dans les conventions précédentes et le choix des mêmes critères de limitation constituent des reminiscences voulues. Ils soulignent une analogie justifiée entre les dommages causés à la surface à la suite d'une collision et ceux visés par la Convention de Rome. Ils tentent l'assimilation, difficile et plus contestable, du préjudice causé par l'abordage aux passagers et aux marchandises à celui que prévoit la Convention de Varsovie.

Dans ce projet apparaît pour la première fois et d'une manière comme épisodique, l'obligation d'assis-

tance qui a fait depuis l'objet d'une convention spéciale. Elle est ici imposée au commandant de tous aéronefs entrés en collision, se double de l'obligation de prévenir les autorités les plus rapprochées par les voies les plus rapides et son respect doit être assuré par des sanctions pénales fixées par les gouvernements des H.P.C.

L'objet même du projet suffirait au surplus à commander l'intérêt puisque, complétant la Convention de Rome, la Convention sur l'Abordage aérien achèvera de soustraire à la compétence des législations nationales la réglementation internationale de la responsabilité délictuelle des exploitants d'aéronefs. Il ne s'agit d'ailleurs plus de fixer les rapports entre un élément de l'exploitation aérienne et des victimes qui n'ont avec celle-ci que des liens temporaires ou inexistantes. Ici, victimes et auteurs relèvent de la navigation aérienne et les aéronefs se trouvent, « au lieu du dommage », dans l'élément qui leur est propre. Plus encore que celui des conventions précédentes, le but du Projet sur l'Abordage est donc l'établissement d'un droit essentiellement aérien.

Enfin le texte du projet et les discussions qui ont présidé à son élaboration furent visiblement gouvernés par la nécessité impérieuse de l'assurance.

Bien qu'il ne puisse être question de rançon de responsabilité contractuelle ou de contre-partie d'une présomption de faute, les experts ont limité les conséquences pécuniaires de la responsabilité qu'ils édictaient et à laquelle pourtant ils ne reconnaissaient d'autre fondement que la faute de l'auteur du dommage. Cette attitude juridiquement illogique a eu pour cause le désir, maintes fois exprimé par eux, de faciliter aux exploitants l'assurance de la responsabilité nouvellement définie et pour effet d'établir dans l'intérêt de la navigation aérienne une réglementa-

tion en apparence défavorable aux intérêts des victimes.

Pour cette triple raison « l'avant-projet de convention pour l'unification de certaines règles relatives à l'abordage aérien », constituant le dernier état du droit privé aérien, mérite une étude plus détaillée que les conventions antérieures qui ont déjà fait l'objet de monographies remarquées.

La matière de ce nouveau projet est complexe, car la possibilité de faute commune des aéronefs « entrés en collision » pose un problème de répartition et de recours qui était étranger aux autres conventions. Après avoir déterminé les conditions d'application de la convention, il convient d'étudier les divers fondements et limitations de la responsabilité, puis d'en définir les règles de répartition avec la solidarité et les recours qui en sont la conséquence, enfin d'énumérer les dispositions prises pour en faciliter la mise en jeu rapide.



Pour que la Convention s'applique, il faut qu'il y ait dommage par *abordage* entre des *aéronefs, en vol*, sous certaines conditions *de lieu*.

L'art. 2 dans son paragraphe 1 donne de l'abordage la définition suivante : « toute collision survenue pour une cause quelconque entre deux aéronefs en vol » et précise dans son paragraphe 3 que les dommages causés par un aéronef en vol à un autre aéronef en vol ou aux personnes et aux biens se trouvant à bord sont considérés comme dommages provenant d'un abordage *alors même qu'il n'y a pas eu collision*. C'est prévoir expressément le cas où des dommages sont causés sans contact direct, où par exemple la chute

d'un appareil est provoquée par un remous d'air créé par une fausse manœuvre d'un autre aéronef (2).

Plus précis que la Convention de Rome, le nouveau projet, tout en excluant les aéronefs militaires, de douane et de police, s'applique aux autres aéronefs d'Etat (3). Malgré l'intervention de certains de leurs collègues qui voulaient exclure les « aéronefs affectés uniquement à un service public », les experts, désireux de soumettre à la convention les appareils de certaines exploitations étatiques, ont repoussé cette formule trop large.

Mais pour qu'il y ait abordage, il faut que les appareils soient « en vol ». Le vol, défini comme dans la Convention de Rome, comprend la période qui va « du début des opérations de départ à la fin des opérations d'arrivée ». L'adoption de ce critère est particulièrement significative de l'attitude réaliste des experts. Le rapporteur, soucieux d'étendre au maximum la portée de la convention, avait proposé de considérer comme abordage toute collision entre aéronefs « *en mouvement* ». Aucune définition du mouvement n'était d'ailleurs proposée, l'expression paraissant assez claire de soi-même. Une certaine confusion devait cependant en résulter : un appareil pouvait en effet être considéré à la fois comme en vol et en mouvement par chacune des deux conventions, mais il pouvait aussi être en vol, d'après la Convention de Rome, sans être en mouvement d'après la Conven-

(2) M. Ambrosini, rapporteur du projet de Convention, faisait donner par le Secrétaire Général du C.I.T.E.J.A. les précisions suivantes à M. Photopoulos, directeur de l'Aviation civile à Athènes, qui avait sollicité le 20 septembre 1937 certains éclaircissements : « Le mot collision signifie le choc matériel. Le mot abordage comprend toute collision (choc matériel) entre deux ou plusieurs aéronefs en vol; il comprend aussi le fait d'un dommage causé sans collision (choc matériel) par un aéronef en vol à un autre aéronef en vol; à cause, par exemple, de succion, remous ou déplacement d'air... ».

(3) Art. 13.

tion sur l'abordage et, à l'inverse, si son déplacement sur un aérodrome était sans rapport avec un vol, s'il faisait « du taxi », selon l'expression consacrée, il était en mouvement au regard de la Convention sur l'abordage sans être en vol au regard de la Convention de Rome. Dans certains cas, la réparation des dommages relevait donc à la fois de deux conventions entre lesquelles il aurait fallu établir un ordre de priorité d'autant plus difficile à faire respecter que certains gouvernements pouvaient ratifier une des conventions et non l'autre. Le tableau I montre la confusion qui résultait de la coexistence des deux critères.

Cependant, l'adoption d'une expression unique n'est pas due au seul souci des experts d'assurer la concordance des deux conventions. Elle provient surtout de la décision de principe qu'il n'y a réellement droit aérien que « si l'avion se meut dans le milieu qui lui est propre ou s'il procède à des opérations préparatoires à l'entrée dans ce milieu ». Cet argument a paru assez pertinent aux experts pour leur faire modifier le texte précédemment adopté et introduire, comme condition de l'abordage aérien, la nécessité pour l'aéronef d'être « en vol », dans le sens où cette expression était déjà employée dans la Convention de Rome. Le tableau II précise la simplification qui résulte de cette décision.

Pour justifiée qu'elle soit, celle-ci n'en laisse pas moins une lacune dans la législation internationale. Elle retire aux exploitants le bénéfice de la limitation de leur responsabilité pour tous les accidents qui peuvent se produire entre deux aéronefs, sur un aérodrome, au cours d'évolutions étrangères au vol.

Il faut enfin, pour que l'abordage soit régi par la Convention, certaines circonstances de lieu.

TABLEAU I

COEXISTENCE DU CRITÈRE « EN VOL » DANS LA CONVENTION
DE ROME
ET DU CRITÈRE « EN MOUVEMENT »
DANS LA CONVENTION SUR L'ABORDAGE

Collision entre un aéronef en vol et en mouvement

et un aéronef en vol et en mouvement :

Application de la Convention sur l'Abordage.

et un aéronef en vol mais non en mouvement :

Application douteuse de la Convention de Rome.

Pas d'action d'après la Convention sur l'Abordage.

et un aéronef non en vol mais en mouvement :

Application simultanée de la Convention de Rome et de la Convention sur l'Abordage.

et un aéronef ni en vol ni en mouvement :

Application de la Convention de Rome.

Collision entre un aéronef non en vol mais en mouvement

et un aéronef en vol mais non en mouvement :

Aucune Convention.

et un aéronef non en vol mais en mouvement :

Application de la Convention sur l'Abordage.

et un aéronef ni en vol ni en mouvement.

Aucune Convention.

TABLEAU II

CRITÈRE « EN VOL » IDENTIQUE
DANS LA CONVENTION DE ROME
ET DANS LA CONVENTION SUR L'ABORDAGE

Collision entre deux aéronefs en vol :

Application de la Convention sur l'Abordage.

Collision entre un aéronef en vol et un aéronef non en vol :

Application de la Convention de Rome.

Collision entre deux aéronefs non en vol :

Application du Droit terrestre.

Si l'abordage se produit sur le territoire (4) d'une H.P.C., la Convention est applicable à condition que l'un des aéronefs au moins soit immatriculé dans un *autre* Etat contractant.

En tout autre lieu, elle est applicable si deux au moins des aéronefs sont immatriculés dans des Etats contractants différents.

Ce sont là des dispositions restrictives qui imposent, pour l'application de la Convention, la présence d'un élément international toujours constitué par l'immatriculation d'un aéronef sur les registres d'un état contractant *autre* que celui sur le territoire duquel se produit l'abordage ou sur le registre duquel est inscrit un autre aéronef. Comme les conventions précédentes, celle-ci ne régit donc que des intérêts internationaux et quelque souhaitable qu'apparaisse aux experts l'unification des diverses législations, il ne leur a pas semblé possible de régler une action nationale par une convention internationale.

On doit regretter cependant que le C.I.T.E.J.A. ait retenu, parmi les conditions d'application, la notion si critiquable de « territoire sur lequel s'est produit » l'abordage. S'il est compréhensible que des collisions entre aéronefs d'une même nationalité, quand elles surviennent au-dessus du territoire national, échappent à la Convention, l'absence de territoire soustraira également à son domaine tous les abordages survenus au-dessus de la pleine mer dès que les aéronefs auront la même nationalité.

Il paraît, d'autre part, assez peu équitable de faire dépendre d'un point de chute qui peut n'être pas toujours involontaire les conséquences d'une collision survenue à quelques milliers de mètres d'altitude. Pour

(4) La définition du territoire, reproduite par la Convention sur l'Abordage, est celle qui figure dans le texte de la Convention de Rome.

autant qu'un abordage laisse à l'aéronef ses facultés de manœuvre, on pourrait imaginer, à titre d'exemple, un pilote choisissant, au-dessus du grand-duché du Luxembourg, un terrain d'atterrissage dans l'un des trois pays voisins, suivant l'attitude adoptée par ceux-ci à l'égard de la Convention sur l'Abordage. Des progrès techniques et des plafonds accrus rendront peut-être un jour possible cette option qui reste encore du domaine de la fantaisie.

★★

La Convention sur l'Abordage adopte des formules différentes pour la réparation des deux natures de dommages qui peuvent résulter d'une collision. Cette inégalité de traitement entre les dommages causés à la surface et ceux causés en vol, se justifie une fois de plus par la situation différente dans laquelle se trouvent les victimes. Alors que les passagers et les expéditeurs qui connaissent le risque auquel les expose le transport aérien peuvent s'en protéger par la souscription d'assurances appropriées, les tiers à la surface, étrangers à toute activité aérienne, ne peuvent avoir pris la même précaution.

C'est en effet une responsabilité subjective fondée sur la faute mais cependant limitée que, dans son art. 4, consacre la Convention en établissant que, pour les dommages survenus aux aéronefs abordés, aux personnes et aux biens se trouvant à bord « *la responsabilité incombe à celui qui a commis la faute* ».

Au cours de leurs discussions sur l'influence de la faute les experts ont pris l'habitude de considérer successivement, suivant une formule pittoresque mais incorrecte, « l'aéronef innocent » et « l'aéronef

fautif ». Ils ont même donné à cette ellipse, d'ailleurs tentante, une consécration inattendue en insérant dans le texte même du projet des expressions telles que « la faute de l'aéronef » ou la « responsabilité de l'aéronef ». L'autorité des experts nous permettra d'adopter dans certains cas la même terminologie. Diverses dispositions règlent dans le détail les conséquences qu'entraîne nécessairement le principe de la responsabilité subjective. L'art. 6 précise ainsi que « dans un cas fortuit ou de force majeure, ou dans le cas où la faute d'aucun aéronef n'a été établie, l'abordage ne donne lieu à aucune action d'après la présente convention » (5).

Au cas où l'abordage est dû à la faute commune de plusieurs aéronefs, la responsabilité est pour chacun proportionnelle à la gravité des fautes commises.

De cette disposition découle tout naturellement que la responsabilité est partagée par parties égales lorsque les fautes apparaissent comme équivalentes. Toutefois la faute commune peut être indubitablement établie sans qu'il soit possible de déterminer l'influence relative de chacune des fautes sur l'abordage. Lorsqu'il en est ainsi, la Convention décide que la responsabilité sera partagée par parties égales, dans l'impossibilité où l'on est de faire la discrimination exacte qui reste l'idéal.

Le principe de la responsabilité fondée sur la faute est complété par le principe, en apparence contradictoire, de la limitation de la responsabilité. Il est remarquable d'ailleurs que, se rangeant sans doute à l'avis de leur rapporteur, les experts, reconnaissant « le principe général régissant toutes les conventions touchant la responsabilité », n'aient pas

(5) Les passagers et les expéditeurs conservent le droit d'assigner leur transporteur en vertu de leur contrat de transport.

cru devoir instaurer une discussion générale sur la coexistence de ces deux notions opposées. Quelques critiques furent seulement présentées, au cours de la discussion des articles, quand l'application de la limitation s'avérait particulièrement défavorable aux victimes. Les experts ont cependant repoussé la plupart de ces objections « en considération de l'intérêt général qui s'attache au développement des communications aériennes ». C'est donc sciemment qu'ils ont adopté un régime extrêmement favorable aux exploitants, qui pourront ainsi couvrir aisément par l'assurance le risque mis à leur charge.

La Convention sur l'Abordage est en effet particulièrement rigoureuse pour les victimes : elle s'inspire des limites adoptées par les Conventions de Varsovie et de Rome et établit sous cette double influence un système de limitation mixte, non dépourvu de complexité.

D'une part, et c'est là le principe « *dominant et prééminent* », la responsabilité de l'exploitant ne peut en aucun cas excéder, du fait de l'abordage, la valeur de l'aéronef. Celle-ci est calculée à raison de 250 frs par kg. du poids de l'appareil suivant les règles établies par la Convention de Rome, avec le même minimum de : 600.000 frs et le même maximum de 2.000.000 frs. Le tiers de la somme ainsi déterminée est destiné à la réparation des dommages causés aux biens (aéronef et biens se trouvant à bord) et les deux autres tiers sont affectés à la réparation des dommages causés aux personnes.

Mais par une seconde limitation, celles-ci ne peuvent en aucun cas obtenir, du fait de l'abordage, une indemnité supérieure à 125.000 frs. L'analogie que cette disposition semble introduire entre les rapports contractuels des passagers avec leur propre transporteur et les relations des victimes avec un

exploitant qui leur est étranger, paraît quelque peu contraire à l'équité. Aussi est-ce contre cette deuxième limitation que se sont élevées les critiques les plus vives. Si le risque accepté par les passagers a permis de limiter à Varsovie des indemnités nées d'obligations contractuelles, il est particulièrement injuste, protestaient certains experts, d'imposer à la victime l'obligation de démontrer la faute de l'auteur responsable et de ne lui offrir qu'une réparation forfaitaire qui sera bien souvent inférieure au montant réel du préjudice subi. Une responsabilité fondée sur la faute doit entraîner une réparation intégrale. Si, pour des raisons pratiques et notamment pour faciliter l'assurance, on peut admettre la limitation de la responsabilité à la valeur de l'aéronef, la deuxième limite n'a pas sa raison d'être. On ne comprend d'ailleurs pas pour quel motif celle-ci serait différente pour les tiers à la surface, où elle est fixée à 200.000 frs (6), et pour les victimes d'un abordage qui sont également des tiers au regard de l'exploitation de l'aéronef abordeur. Il est immoral d'inciter celui-ci à faire dans certains cas un choix tragique.

Au surplus cette limitation aboutit à ce résultat choquant d'assurer un traitement moins favorable aux passagers d'un « aéronef innocent » qu'à ceux d'un « aéronef fautif ». Ceux-ci pourront prétendre à une réparation intégrale du préjudice subi en prouvant la faute lourde de leur transporteur. Dans le cas le moins favorable ils sont sûrs d'obtenir l'indemnité forfaitaire de 125.000 frs. Ceux-là, au contraire, privés par la Convention de Varsovie d'action contre leur transporteur ne toucheront dans les circonstances les plus favorables qu'une indemnité de 125.000 frs et, dès que le nombre des victimes

(6) Cf. Chap. III, La Convention de Rome.

dépassera quatorze, une indemnité encore plus réduite. Le choix qu'un passager fait de son transporteur a été une des raisons qui, à Varsovie, ont milité en faveur de la limitation de la responsabilité. Or dans l'hypothèse d'un abordage entre deux aéronefs de sociétés concurrentes, le système adopté par la Convention sur l'Abordage pénalise le passager qui a fait un choix que la constatation des responsabilités fait apparaître comme raisonnable.

Quelque excellentes que soient les raisons invoquées, elles n'ont pas fait abandonner au C.I.T.E.J.A. la double limitation préconisée par le rapporteur. Celui-ci a d'ailleurs reconnu que c'était sans doute une situation illogique, mais qui n'avait été adoptée que pour aider au « développement de la navigation aérienne et au développement de l'Assurance ». Ce dernier argument ne doit d'ailleurs pas être accepté sans réserves, le coût de l'assurance étant fonction de la responsabilité maximum qui est déterminée ici par la seule valeur de l'aéronef.

Il a été soutenu, avec plus de subtilité, qu'il ne s'agissait pas d'appliquer aux victimes le même principe que celui de la Convention de Varsovie, mais de leur octroyer la même indemnité, ce qui est tout différent. En montant dans un aéronef, les passagers ont consenti à ce qu'il ne leur soit alloué qu'une indemnité de 125.000 Frs pour tout accident aérien. Avec le développement de la circulation aéronautique ne peut-on considérer l'abordage comme un risque normal ? Et les passagers sont-ils fondés à réclamer une somme supérieure à celle qui leur aurait été octroyée en toute autre occurrence ? Au surplus, il leur était loisible de contracter une assurance complémentaire s'ils ne se jugeaient pas suffisamment protégés. Il semble toutefois que cet argument n'ait guère de valeur dès qu'il est reconnu que la responsabilité en cas d'abordage

est fondée, non sur le risque de l'air, mais sur la faute. Nous verrons d'ailleurs qu'en cas de collision par faute commune, les experts ont expressément prévu la coexistence de l'action ex-contractu contre le transporteur et de l'action ex delicto contre l'abordeur.

Les critiques faites à la double limitation ont contribué à faire insérer dans la Convention une disposition prévoyant que, au cas où la somme spécialement affectée à la réparation des dommages causés aux biens ne serait pas entièrement employée, le montant devenu disponible viendrait accroître celle qui est réservée au dédommagement des personnes lésées.

Mais les limites ont été d'autre part si rigoureusement maintenues que, pour en imposer le respect, la Convention prévoit expressément la réduction proportionnelle des créances des victimes chaque fois que le montant des réclamations excède les maxima fixés. Toutefois, le bénéfice de la limitation est retiré à l'exploitant quand l'abordage provient de sa faute lourde ou de son dol, ou de ceux de ses préposés. Les experts n'ont pas consenti à introduire ici la formule de la Convention de Rome, et à accepter que la faute de pilotage, de conduite ou de navigation constituât une raison suffisante pour maintenir la Responsabilité limitée. La faute de pilotage est en effet la cause principale des abordages. Les experts n'ont pas voulu en exonérer l'exploitant pilote mais ils permettent à l'exploitant non pilote d'échapper aux conséquences d'une responsabilité illimitée en apportant la preuve « qu'en ce qui concerne ses préposés, il a pris toutes les mesures utiles pour éviter l'abordage. Cette disposition serait pratiquement négligeable si l'on ne devait entendre que l'exploitant doit simplement prouver qu'il faisait circuler l'aéronef dans des conditions telles que celui-ci pouvait éviter l'abordage. Et cette preuve relativement facile à administrer permettra,

conformément au désir des experts, d'appliquer la limitation dans tous les cas de faute de pilotage, de conduite ou de navigation commises par des préposés.

La réparation des dommages causés à la surface à la suite d'un abordage aérien n'a pas soulevé les mêmes difficultés juridiques. La Convention sur l'Abordage qui, à cet égard, suivant l'expression des experts, est « complémentaire de la Convention de Rome » se borne à reprendre le principe de la responsabilité objective fondée sur l'idée de risque. Elle précise que chaque exploitant est tenu « dans les limites et conditions de sa responsabilité envers les tiers à la surface » lesquelles seront fixées soit par la Convention de Rome, soit, à défaut de ratification ou d'adhésion, par les législations nationales.

Mais les experts ont estimé que la cause première des dommages à la surface restait bien l'abordage et qu'il était équitable que la réparation en fût effectuée par l'auteur responsable de la collision et dans la mesure même de sa responsabilité.

A cet effet, ils se contentent de reproduire, en ce qui concerne les dommages causés à la surface, les dispositions qui régissent les dommages causés par l'abordage proprement dit : responsabilité unique de l'auteur de la faute exclusive — partage de responsabilité proportionnel à l'importance des fautes commises, en cas de faute commune, avec la même clause de précision du partage par parties égales en cas de fautes équivalentes ou dont la proportionnalité n'est pas établie.

D'une manière en quelque sorte indirecte, la responsabilité subjective, principe supérieur de la Convention sur l'Abordage, exerce ainsi son influence jus-

que sur la responsabilité objective. Celle-ci cependant, grâce à laquelle les tiers doivent recevoir en toute occurrence un dédommagement du préjudice subi, inspire seule la disposition qui prévoit que, lorsque l'abordage est dû à un cas fortuit, à la force majeure, ou quand la faute d'aucun aéronef n'a pu être démontrée, la responsabilité des dommages survenus à la surface sera partagée par parties égales entre les aéronefs entrés en collision.

Certains experts auraient préféré qu'au partage par parties égales fût substituée une répartition plus équitable qui tint compte, soit de la valeur réelle des aéronefs, soit de la valeur théorique telle qu'elle est fixée par la Convention de Rome ou les diverses législations nationales. Mais ce n'est là qu'un cas particulier des difficultés sans nombre que soulève le problème général de la répartition de la responsabilité.



La réparation des dommages de toute nature survenus à la suite d'un abordage aérien incombe donc à celui qui a commis une faute et la répartition proportionnelle à la gravité des fautes commises apparaît comme une simple application du principe général au cas particulier de faute commune.

Ces deux dispositions, identiques par leur esprit, constituent l'essence même de la doctrine juridique des experts. Elles n'auraient dû rencontrer, semble-t-il, d'autre difficulté d'application que celle que la limitation des responsabilités devait fatalement opposer à une imputabilité absolue.

En fait, si les dommages causés aux appareils abordés sont en toute occurrence répartis suivant le critère même de la Convention, il en est tout autrement des dommages causés à la surface ou de ceux qui attei-

gnent les personnes et les biens se trouvant à bord d'aéronefs « fautifs ». L'exercice des droits que les victimes tiennent des conventions antérieures risque d'apporter dans les situations respectives des exploitants un déséquilibre que les experts se sont efforcés de pallier. Le droit de recours, institué à cet effet paraît cependant destiné à n'avoir qu'une efficacité relative, car il reste subordonné au respect des limites des responsabilités établies par la Convention.

Mais le problème est différent selon qu'il s'agit des dommages à la surface ou des dommages survenus aux personnes et aux biens se trouvant à bord des aéronefs entrés en collision.

En ce qui concerne les dommages causés à la surface, l'art. 7 du projet reproduit, dans son par. 1, la règle de solidarité instituée par la Convention de Rome : « En cas de dommages causés à la surface par deux ou plusieurs aéronefs entrés en abordage, les exploitants de ces aéronefs sont solidairement responsables envers les tiers victimes de dommages ».

Le principe même de cette solidarité a été vivement discuté par certains experts : cette disposition n'a été introduite, disent-ils, dans la Convention de Rome qu'à la suite d'une transaction et dans l'ignorance où l'on était alors des règles juridiques qui détermineraient la responsabilité de l'abordage. Elle n'a plus sa raison d'être dans un projet qui donne à la notion de faute une influence tout à fait prépondérante. Aucun principe juridique ou moral ne peut justifier une solidarité quelconque entre un aéronef « fautif » et un aéronef reconnu « innocent ». Le caractère objectif de la responsabilité envers les tiers à la surface ne peut même pas entraîner une telle conséquence, car s'il supprime l'effet de la faute, il ne peut annihiler

celui de la cause. Or, un aéronef innocent ne peut être rendu, même indirectement, responsable des dommages qu'il aurait « causés » à la surface, car, suivant la formule d'un expert « il ne les a pas causés, on les lui a fait causer ». Ainsi donc, la disposition même de la Convention de Rome n'impose peut-être pas les conclusions que certains tendent à adopter et il suffirait sans doute, pour maintenir la concordance entre les deux conventions de prévoir la solidarité dans le seul cas de faute commune.

Ces arguments ne sont cependant pas parvenus à modifier l'opinion du C.I.T.E.J.A. Les experts ont estimé sans doute que, sur ce point, leur liberté n'était plus absolue, liés qu'ils étaient par la décision prise à Rome. Ils ont considéré, d'autre part, que l'existence de cette solidarité n'était pas de nature à compromettre le sort du projet et qu'il serait donc nuisible de prévoir un traitement différent pour les états qui auraient ratifié la Convention de Rome et pour ceux qui n'accepteraient que la seule Convention sur l'Abordage. Mais les critiques qui ont été portées devant eux les ont sans doute incités à modérer autant que possible les effets néfastes de cette solidarité si discutable.

Ils ont tout d'abord déclaré, au cours de leurs séances, que le principe de la solidarité restait subordonné à celui de la limitation de responsabilité. En aucun cas, même en vertu de la solidarité qui lui est imposée, l'exploitant d'un aéronef ne pourra être tenu de contribuer à la réparation d'un dommage pour une somme supérieure à celle qui, d'après la Convention, constitue sa limite propre de responsabilité. Cette précision est d'autant plus utile que les exploitants, étant tenus « dans les limites et conditions de leur responsabilité envers les tiers à la surface », celles-ci dépendent de législations nationales dont les dispositions

sont forcément différentes. C'est ainsi que, dans l'hypothèse où ni la France ni l'Italie ne ratifieraient la Convention de Rome, l'exploitant français encourrait une responsabilité illimitée, alors que l'exploitant italien pourrait se libérer par l'abandon de son aéronef. Il eût été anormal de faire dépendre la contribution d'un exploitant de la nationalité de l'aéronef avec lequel son propre appareil est entré en abordage. Il eut été, au surplus, contraire à tout le système des conventions internationales de permettre, fût-ce temporairement et pour des raisons de solidarité, que pût être dépassée une limite fixée principalement pour permettre l'assurance.

Mais les experts ont été surtout soucieux d'aplanir les obstacles que le principe de solidarité opposait à la répartition proportionnelle des responsabilités telle qu'elle est prévue par la Convention sur l'Abordage.

Sans doute les victimes assigneront-elles le plus souvent en justice tous les exploitants des aéronefs entrés en collision, surtout si elles craignent que le montant des dommages ne soit supérieur à la limite de responsabilité de chacun des aéronefs. Mais elles peuvent également, en vertu du principe de solidarité, exercer leur action contre un quelconque des exploitants. Celui-ci sera alors condamné, même s'il est innocent ou s'il n'est pas le seul responsable, à réparer la totalité des dommages, si la limite forfaitaire de responsabilité qui lui est propre lui permet toutefois d'en supporter la charge. Les experts ont estimé qu'il était nécessaire de prévoir le règlement des « rapports intérieurs » entre les aéronefs entrés en collision et de partager entre eux « le fardeau de la réparation », conformément au principe de la répartition proportionnelle à la gravité des fautes commises.

A cet effet, ils ont accordé à « l'exploitant qui a payé aux victimes une somme qu'il ne devait pas suppor-

ter », le droit de réclamer le remboursement de l'avance qu'il a faite pour le compte d'autrui. Mais ce droit de recours ne peut être exercé que « dans les limites de la responsabilité de chaque aéronef envers les tiers ». Chaque exploitant peut donc opposer au recours d'un autre exploitant, comme à l'action de la victime, la limite forfaitaire de sa responsabilité. Ainsi donc, une société de transports aéronautiques réguliers peut être condamnée à payer une somme de deux millions pour des dommages causés à la surface, alors qu'elle ne peut récupérer que 600.000 Frs. du propriétaire d'un appareil de tourisme, seul auteur de la faute qui a déterminé l'abordage.

Ici encore les experts ont justifié par la « nécessité que tout aéronef doit en toute circonstance avoir la certitude » que la limite maxima de sa responsabilité ne sera pas dépassée, l'injustice qui en résulte et l'entorse qu'ils apportent eux-mêmes au principe de la répartition des responsabilités proportionnelle à la gravité des fautes commises.

A cet égard, il est intéressant de déterminer d'une façon théorique les cas où la charge réelle des dommages est ou n'est pas conforme au principe juridique de répartition (cf. Tableau III).

La question se posait d'une manière toute différente pour les dommages causés aux personnes et aux biens embarqués sur les aéronefs entrés en collision.

Si le fondement même de la responsabilité retenu par la Convention limitait aux seuls cas de faute commune l'application possible du principe de solidarité, celle-ci apparaissait alors comme la suite nécessaire de la double faute et la conséquence normale du droit commun de la responsabilité délictuelle. Tel a été si bien le sentiment des experts, que la première rédac-

tion du projet rendait expressément solidaires les exploitants cofautifs. Puis, la solidarité, disparue pour les biens, ne subsista plus que pour les seules personnes. Enfin, dans sa dernière lecture, la convention renonce à la solidarité tout en maintenant le recours de celui qui a payé pour le compte d'autrui.

Il est apparu à peu près impossible de concilier les principes de la responsabilité solidaire et de la responsabilité limitée. Sans nul doute, les difficultés qu'a révélées l'étude de la solidarité prévue pour les dommages à la surface ont été pour beaucoup dans le revirement des experts, que justifiaient aussi de multiples raisons.

Les rapports juridiques qui, en cas d'abordage, unissent les victimes aux exploitants cofautifs sont en effet de nature diverse : la faute commise par le transporteur autorise les passagers et les expéditeurs à faire jouer la responsabilité contractuelle de l'exploitant, telle que celle-ci est définie soit par le contrat de transport, soit au cas de transport international, par la Convention de Varsovie. Vis-à-vis de l'autre exploitant, la victime ne peut que réclamer l'indemnité prévue par la Convention sur l'Abordage, en invoquant la responsabilité délictuelle de l'entrepreneur.

Il était nécessaire tout d'abord de définir d'une façon précise les droits accordés aux victimes, de prévoir si celles-ci pourraient à la fois mettre en cause leur propre transporteur et l'exploitant cofautif, ou devraient se limiter aux droits qu'elles tenaient de leur contrat de transport. L'opinion du comité était très divisée sur ces questions qui firent l'objet de longues délibérations.

Pour certains experts, les passagers et les expéditeurs ont accepté qu'en toute occurrence les indemnités qui leur seraient dues fussent limitées. L'abordage

étant l'un des événements qui peuvent survenir au cours de la navigation aérienne, il n'y a pas lieu d'en tenir compte pour accroître leurs droits. Il ne faut pas, disait-on, que l'abordage constitue une « heureuse chance » pour les victimes. Les passagers, en cas de transport international, pourront s'adresser indifféremment à l'un des deux exploitants cofautifs, et n'obtiendront jamais qu'une seule indemnité de 125.000 Frs. Le seul effet de la Convention sur l'Abordage sera de répartir, entre les exploitants, et proportionnellement à la gravité des fautes commises, la charge des indemnités.

Or, cette répartition conférerait justement à l'abordage, au regard du transporteur, un caractère d'« heureuse chance » qui paraissait choquant à nombre d'experts. En effet, le transporteur qui, en cas de faute exclusive, aurait supporté seul l'indemnité de 125.000 Frs pouvait exercer son recours contre l'exploitant cofautif, et, sous réserve que les dommages causés aux passagers des autres aéronefs entrés en abordage fussent moins importants que ceux survenus à ses propres passagers, plus le nombre d'aéronefs abordés était élevé, plus réduite était la part qu'il supportait dans une indemnité pourtant contractuelle. A l'inverse, il fallait bien admettre que l'arrivée de l'aéronef sain et sauf à bon port constituait pour les passagers une « chance plus heureuse » encore que celle qui pouvait résulter d'un abordage.

On fit également remarquer que permettre à la victime de cumuler les deux réparations ne consistait pas à lui allouer une indemnité double, mais simplement à ne fixer à la réparation de son préjudice réel qu'une limite deux fois plus élevée. Et la justice commandait que cet avantage relatif fût reconnu au tiers lésé, puisque la présence de deux aéronefs sans doute assurés permettait de le lui accorder sans difficulté.

TABLEAU III

Soit : 2 aéronefs	A	B
Somme à payer par chaque aéronef	PA	PB
Responsabilité de chaque aéronef	RA	RB avec $RA + RB = I$
Indemnité max. de chaq. aéronef	a	b avec $a < b$
Montant du sinistre	S	

La seule condition pour que les sommes à payer par chaque aéronef soient proportionnelles à leur responsabilité respective est :

$$\frac{S-b}{S} < RA < \frac{a}{S}$$

avec

$$S < a + b$$

Si S est $> a + b$ la formule reste vraie en remplaçant S par $a + b$.

Examen des cas particuliers Répartition proportionnelle

1° $S < a$ toujours possible.

2° $a < S < b$ possible si $2A < \frac{a}{S}$

3° $b < S < a + b$ possible si $\frac{S-b}{S} < 2A < \frac{a}{S}$

Cas particulier

$S = a + b$ possible seulement si $2A = \frac{a}{S}$

4° $S > a + b$ possible seulement si $2A = \frac{a}{a+b}$

Si, par une harmonie concertée, les indemnités prévues par la Convention sur l'Abordage étaient les mêmes que celles allouées par la Convention de Varsovie, il ne fallait pas oublier que les deux conventions n'avaient pas le même domaine et que restreindre, au cas de faute commune, les droits de la victime à ceux qu'elle peut exercer contre son transporteur, aboutissait à rendre lettre morte la Convention sur l'Abordage, dans tous les cas où la collision ne se produisait pas entre deux aéronefs se livrant au transport international.

Les experts se mirent d'accord non sans difficulté pour donner à cette question complexe une solution simple qui, tout en réservant aux victimes le cumul des indemnités, maintint la responsabilité des exploitants dans les limites prévues par la Convention sur l'Abordage.

D'une part, la Convention libère du régime qu'elle institue l'action exercée contre le transporteur. Les personnes lésées, passagers et expéditeurs, ont la faculté d'agir contre celui-ci sur la base de leur contrat de transport. Il leur est loisible d'obtenir ainsi soit l'indemnité prévue par la loi nationale qui régit le contrat de transport, soit l'indemnité forfaitaire établie par la Convention de Varsovie, soit même, dans le cas où cette dernière convention met à la charge de l'exploitant une responsabilité illimitée, une indemnité égale au préjudice subi. L'art. 5 précise que le transporteur ne peut faire valoir à l'encontre de cette action la règle, fixée par la convention sur l'Abordage, que la responsabilité de chacun des aéronefs est proportionnelle à la gravité des fautes commises.

D'autre part, les mêmes personnes lésées peuvent agir « en outre » contre l'exploitant de l'autre aéronef. Celui-ci ne peut opposer à cette action que la

double limite que la Convention sur l'Abordage met à sa responsabilité délictuelle.

Mais l'exercice de ces deux actions va avoir pour conséquence que l'un des exploitants pourra avoir payé aux victimes une part du dommage supérieure à celle qu'il doit supporter en définitive, compte tenu de sa responsabilité dans l'abordage. Pour rétablir l'équilibre dans les situations respectives des exploitants, et maintenir sauf le principe de la répartition proportionnelle à la gravité des fautes commises, le paragraphe 4 de l'art. 5 prévoit que l'exploitant qui aurait payé un montant supérieur à celui qu'il doit supporter aura un droit de recours contre l'exploitant cofautif.

Cette disposition va, dans le cadre même de la convention, rencontrer les obstacles déjà signalés au paragraphe précédent et qui proviennent de la nécessité de ne dépasser sous aucun prétexte le maximum établi par la Convention. Le même paragraphe précisera donc que ce recours ne pourra jamais être exercé « que dans les limites prévues à l'art. 4 ». Sous cette réserve le transporteur amené à payer une indemnité en vertu du contrat de transport pourra demander à l'exploitant cofautif d'en supporter une partie. Dans l'hypothèse où il serait recevable, ce recours jouera en faveur du transporteur dont les engagements réglés par la Convention de Varsovie se trouvent, de ce fait, allégés.

Mais, à l'inverse, l'exercice du droit de recours d'un exploitant cofautif peut amener le transporteur à supporter en définitive une indemnité supérieure à celle que prévoyait cette même convention. Le souci d'obtenir une « répartition de la responsabilité » proportionnelle à la gravité des fautes commises a conduit les experts, pourtant désireux d'habitude d'assurer le respect des limites de responsabilité fixées par les

Conventions, à permettre que fussent dépassés dans certains cas, les maximum de responsabilité établis par la Convention de Varsovie. Sans doute peut-on dire que le transporteur a encouru une double responsabilité, l'une en tant que transporteur, l'autre en tant que co-responsable de l'abordage et que, dans ce cas, la limite de responsabilité doit être doublée. Il n'en reste pas moins que la Convention de Varsovie ne faisait aucune réserve en ce qui concerne l'abordage et que les exploitants pouvaient raisonnablement prétendre que son texte apportait à tous les cas où leur responsabilité était mise en jeu, hors ceux de faute lourde et de dol, une limite qui était intangible. La conséquence la plus curieuse de cet état de choses est qu'un exploitant seul auteur responsable de l'accident sera quitte envers les passagers en leur allouant l'indemnité forfaitaire de 125.000 Frs, alors qu'au cas où il aurait commis une faute et contribué pour les trois quarts à la collision, il devra acquitter, outre la même indemnité forfaitaire, trois quarts de la somme payée par l'exploitant cofautif. Sans doute les experts ont-ils admis que les cas où l'exercice du recours détruisait les limites de la Convention de Varsovie étaient assez rares pour que l'avantage de cette disposition fût quand même maintenu dans le projet sur l'Abordage.

Si nous considérons cependant l'indemnité de 125.000 Frs par personne, nous pouvons déterminer théoriquement que le jeu du recours détruit les limites de la Convention de Varsovie dès que le transporteur a encouru au moins le quart de la responsabilité de l'abordage. (Tableau IV).

TABLEAU IV

Au cours d'un abordage provoqué par une faute commune des aéronefs A et B un seul passager, transporté par l'aéronef A, a trouvé la mort.

Ses ayants droit obtiendront :

- 1° une indemnité de 125.000 Frs
de l'exploitant de l'aéronef A au titre de la Convention de Varsovie.
- 2° une indemnité de 125.000 Frs
des exploitants co-responsables de la collision au titre de la Convention sur l'Abordage.

Si nous supposons que l'exploitant de l'aéronef A et celui de l'aéronef B ont encouru une responsabilité égale respectivement au 1/4 et aux 3/4 de la responsabilité totale, la charge définitive des indemnités se répartira pratiquement de la façon suivante :

1° Répartition proportionnelle à la gravité des fautes commises :

A) 1/4 de l'indemnité de la Convention de Varsovie.	31.250 Frs
1/4 de l'indemnité de la Convention sur l'Abordage.	31.250 Frs
	62.500 Frs
B) 3/4 de l'indemnité de la Convention sur l'Abordage.	93.750 Frs
3/4 de l'indemnité de la Convention de Varsovie sur recours d'A qui a préalablement désintéressé les ayants droit	93.750 Frs
de son passager	
	187.500 Frs

2° Répartition réelle après intervention de la limite de Responsabilité

En vertu de la Convention sur l'Abordage, l'exploitant de l'aéronef B, voit son obligation envers les tiers lésés limitée à 125.000 Frs par personne.

Il opposera donc à A, la limite de sa responsabilité et ne pourra admettre le recours qu'à concurrence de :

$$125.000 - 93.750 = 31.250 \text{ Frs.}$$

c'est-à-dire pour la différence entre la limite de son obligation en vertu de la Convention sur l'Abordage et la charge exacte qui résulte de sa responsabilité réelle dans la collision. L'exploitant de l'aéronef A, bien que n'ayant encouru qu'une responsabilité d'un quart dans l'abordage, verra donc sa charge réelle fixée ainsi :

1° en vertu de la Convention de Varsovie, déduction faite de la portion de recours admise.	125.000 — 31.250 =	93.750 Frs
2° en vertu de la Convention sur l'Abor- dage.		31.250 Frs
		125.000 Frs

soit le montant exact de la limite prévue par la Convention de Varsovie.

On peut donc en conclure que dès que la responsabilité du transporteur est supérieure au quart de la responsabilité totale de l'abordage, les limites fixées par la Convention de Varsovie se trouvent dépassées.

★★

L'enchevêtrement des responsabilités et la multiplicité des recours ont conduit les experts à exiger que les actions nées de la Convention fussent exercées d'autant plus rapidement que des règles de compétence extrêmement souples étaient établies dans l'intérêt des victimes.

Les personnes lésées ont un délai de six mois à dater du jour de l'accident pour faire valoir leurs droits. Ce délai écoulé, il pourra être valablement procédé au règlement des indemnités, et les réclamations tardives ne pourront avoir effet que sur le montant des indemnités forfaitaires qui n'auraient pas été distribuées.

C'est le même délai de six mois qui, à peine d'irrecevabilité, est imposé à l'exploitant assigné en réparation qui prétend exercer son recours contre l'exploitant d'un autre aéronef.

Les actions en réparation se prescrivent par un an à dater du jour du dommage ou du jour où la personne lésée a pu avoir connaissance soit du dommage soit de l'identité de la personne responsable. En aucun cas le délai d'exercice des actions ne peut dépasser trois ans à partir du jour où le dommage a été causé.

Les actions en recours exercées par un exploitant contre un autre exploitant peuvent être intentées pendant une année à dater du jour du paiement de l'indemnité réclamée.

La Convention donne en outre au défendeur, sur le territoire d'une H.P.C., le choix entre plusieurs autorités judiciaires : celle du domicile du défendeur ; s'il y a eu saisie de l'aéronef, l'autorité judiciaire du lieu de la saisie ; enfin celle du lieu où s'est produit l'abordage. Cette dernière compétence facilite les en-

quêtes, non seulement sur l'abordage lui-même, mais encore sur les dommages causés à la surface par la chute des aéronefs. En outre, si le défendeur n'a pas son domicile dans l'un des Etats contractants, et si l'abordage s'est produit sur le territoire de l'un de ces Etats, l'action en responsabilité peut être portée devant l'autorité judiciaire du lieu d'immatriculation de l'un des aéronefs entrés en collision, à la condition expresse que l'exploitant du dit aéronef soit bien personnellement assigné en réparation. Il faut éviter, en effet, que l'on puisse assigner l'exploitant d'un aéronef devant le tribunal du lieu d'immatriculation de l'autre aéronef sans qu'aucune indemnité ne soit réclamée à l'exploitant de cet autre aéronef.

Par contre, le défendeur assigné devant des juridictions situées dans des pays différents peut, devant chacune d'elles, afin d'éviter que les limites de sa responsabilité ne soient dépassées, faire état de l'ensemble des réclamations qui lui sont adressées. Cette facilité est particulièrement précieuse en cas d'abordage causé par une faute commune : elle évite que divers pourcentages de responsabilités soient imputés à chacun des aéronefs par des juges de pays différents.

DEUXIEME PARTIE

ASSURANCES

L'étude des Conventions de Varsovie et de Rome, comme celle du Projet sur l'Abordage, révèlent le souci constant des experts de n'imposer à la navigation aérienne que des responsabilités dont l'assurance soit à la fois possible pour l'assureur et peu onéreuse pour l'exploitant. Le système de responsabilité établi par le C.I.T.E.J.A. ne se comprend qu'en fonction de l'assurance, qui seule en permet la mise en œuvre et en garantit le fonctionnement.

Contrairement à une opinion communément admise, les lois qui déterminent de nouvelles responsabilités ou aggravent des responsabilités anciennes ont en général une répercussion heureuse sur l'industrie des assurances. Sans doute l'exacte estimation d'un risque nouveau, la mise en harmonie du tarif commercial avec les nouvelles garanties, la révision des polices en cours, ne pourront-elles se faire qu'avec un certain retard, mais bientôt les Compagnies trouvent dans le domaine ouvert à leur activité un nouvel élément de prospérité.

A ce double titre, les conventions internationales sur la Responsabilité Civile Aérienne auraient dû normalement recevoir des assureurs un accueil favorable.

Il en a été tout autrement. La situation de l'Assurance aérienne justifiait en effet une attitude réticente, car au moment même où un Protocole additionnel venait d'aplanir les difficultés d'application de la Convention de Rome, une nouvelle Convention imposait à la navigation aérienne une obligation d'assistance.

CHAPITRE PREMIER

SITUATION DE L'ASSURANCE AVIATION

L'assurance des risques d'aviation n'existe en fait que depuis la guerre. On ne peut considérer comme ayant le caractère technique et rationnel de véritables assurances, celles qui furent souscrites pour couvrir en Allemagne les essais des zeppelins ou pour garantir en France et en Angleterre l'organisation des premières manifestations sportives aériennes.

Le développement de l'aviation crée une série de risques entièrement nouveaux dont n'apparaît tout d'abord que l'extrême gravité. Comme dans tous les cas analogues, le problème technique que doit résoudre l'assureur consiste à déterminer la prime nécessaire pour faire face aux engagements qu'il assume; c'est essentiellement un problème de tarification. L'établissement d'un tarif comporte d'abord la détermination d'une prime pure, théoriquement nécessaire et suffisante pour couvrir le risque considéré, puis l'évaluation des chargements qui représentent les frais généraux et le bénéfice de l'assureur. La prime pure augmentée des chargements constitue la prime dite commerciale.

Or le calcul de la prime pure et la fixation des chargements s'avèrent particulièrement malaisés en ce qui concerne les risques aviation. Il est difficile

d'établir un tarif qui soit à la fois techniquement exact et commercialement acceptable. Aux problèmes purement techniques s'ajoutent en effet des résistances commerciales.

★★

Deux éléments interviennent dans la détermination de la prime pure : le coût moyen des sinistres et leur fréquence. Or l'aviation constitue pour l'assureur une inconnue et une inconnue particulièrement variable.

L'assimilation de l'aéronef à l'automobile qui a servi de base aux premières tarifications est tout à fait artificielle. La vitesse avec laquelle l'avion se propulse, le caractère original des constructions aéronautiques, les risques particuliers que créent le décollage et l'atterrissage, enfin le domaine de l'aéronautique sont autant d'éléments qui distinguent la circulation aérienne de la circulation routière.

La différence n'est pas moins grande entre ces deux modes de locomotion quant aux accidents qu'ils sont susceptibles d'entraîner. Alors que la multiplicité des petits sinistres est caractéristique du risque automobile, le risque aérien ne connaît que de rares catastrophes, dont les conséquences, extrêmement graves pour les appareils, sont généralement fatales aux personnes embarquées. L'assureur, contraint de procéder à une observation directe, ne peut cependant adopter qu'une politique provisoire, tant est rapide l'évolution du risque aérien.

En effet l'industrie de l'aéronautique née dans la plupart des pays des nécessités de la défense nationale, a connu dans les années qui ont suivi la guerre, un développement extrêmement rapide et les perfectionnements techniques s'y sont succédés à une

cadence accélérée. Ces progrès, fruits d'une expérience relativement récente mais nourrie, portent à la fois sur les conditions de la navigation aérienne et sur la qualité des appareils en service.

L'aménagement des aérodromes, l'accroissement du nombre des terrains de secours, le balisage des lignes aériennes régulières, l'institution du pilotage sans visibilité permettent une navigation moins aléatoire. La découverte de nouveaux matériaux de construction, le renouvellement incessant des prototypes, l'augmentation de la puissance et du nombre des moteurs, la précision toujours plus grande des instruments de navigation confèrent aux appareils des qualités accrues de puissance et de navigabilité.

Au strict point de vue de l'assurance ces progrès techniques ne présentent pas que des avantages. S'ils contribuent dans une certaine mesure à atténuer la fréquence des sinistres, ils libèrent les transports aériens des obstacles que leur opposaient autrefois l'obscurité et les conditions atmosphériques, et permettent ainsi une régularité plus grande des services, qui ne va pas sans dangers nouveaux. Ils provoquent également une élévation du prix de construction et une augmentation de la valeur des aéronefs susceptibles d'accroître très sensiblement, le coût moyen des accidents.

L'élaboration scientifique d'un tarif exigeait en outre le rassemblement préalable de nombreuses statistiques. C'était là une œuvre de longue haleine, que l'on peut considérer comme réalisée aujourd'hui mais dont l'incomplet achèvement a, dans les premières années, gêné d'une façon très sensible le fonctionnement même de l'assurance aviation.

Pour que les statistiques aient quelque valeur, il est nécessaire qu'elles rassemblent un grand nombre de cas, afin d'éviter des écarts qui ne disparaîs-

sent complètement que lorsque joue librement la Loi des Grands Nombres.

Le caractère « catastrophique » du risque aérien, que le seul raisonnement permet de déceler, rend également indispensable la réunion d'observations portant sur plusieurs années. Encore faut-il éliminer des statistiques toutes les variables qui risquent d'en modifier le sens. Le progrès de l'industrie aéronautique, la création de nouvelles lignes de transport, une modification quelconque du statut légal de l'aviation, enlèvent en effet toute valeur à une simple comparaison entre des exercices différents.

Avant même que le développement de la circulation aérienne eût conféré à leurs statistiques propres une valeur certaine, les assureurs français ont eu l'avantage de bénéficier du contrôle officiel que le Bureau Veritas exerce sur l'ensemble de l'aviation. Chargé par le gouvernement, en 1922, d'opérer le classement des aéronefs, cet organisme qui doit maintenir à jour la cote qu'il octroie aux appareils, se livre à une enquête sur tous les accidents aériens. Les statistiques qu'il publie portent donc sur l'ensemble des appareils contrôlés et non plus sur les seuls appareils assurés qui sont généralement moins nombreux.

L'intérêt primordial que la tenue à jour des statistiques présente pour l'aviation devrait préoccuper en même temps les pouvoirs publics et les organismes internationaux qui s'occupent de la navigation aérienne. Le 13 avril 1929 était créé au ministère de l'Air un service chargé de la sécurité aérienne, destiné à centraliser les enquêtes faites lors d'accidents aériens et à jeter les bases de statistiques uniformes. Auparavant déjà, la Conférence Aéronautique tenue à Stockholm en septembre 1925 s'était préoccupée pour la première fois du problème de l'établissement et de

la communication de Gouvernement à Gouvernement des statistiques aériennes. Des modèles de statistiques furent adoptés, dont la diffusion devait être faite à titre confidentiel par le Secrétaire Général de la Commission Internationale de Navigation Aérienne (C.I.N.A.). Cet organisme permanent créé par la Convention de 1919, qui constitue la base du droit aérien international, chargea une sous-commission de préconiser les notions comparables de « passagers-kilomètres » et de « tonnes-kilomètres » et décida de publier directement divers tableaux de statistiques internationales.

Aussi bien peut-on dire qu'actuellement les assureurs aviations sont en possession de renseignements suffisamment contrôlés pour servir de base à de véritables travaux d'actuariat. C'est ainsi qu'au XI^e Congrès International d'Actuaires qui s'est tenu à Paris du 17 au 24 juin 1937, le sujet suivant était mis à l'ordre du jour : « Etude statistique et technique du Risque Aviation tant pour l'Assurance des personnes que pour l'Assurance des choses » et que sept rapports ont été présentés par des actuaires français ou étrangers.

Etude statistique et technique du risque aviation, par G.-M.M. Alting Von Geusau (Utrecht).

Rapport sur l'assurance aviation en France, par M. Henry (France).

Die Gefahren des Luftfahrtwesens, im Hinblick auf die Personen, und Sachversicherung statistisch und technisch untersucht, par E. Hilgard (Allemagne).

Aviation risks in life and accident insurance in the United States, par J.-E. Hoskins (Etats-Unis).

Civil aviation in connection with life assurance underwriting, par J.H. Kitton (Grande-Bretagne).

Statistical and actuarial survey of aviation risks for life insurance, par J.-D. Williamson (Canada).
Das Flugrisiko in der Lebensversicherung, par E. Wolfer (Suisse).

Sans entrer dans le détail de ces études techniques particulières, nous voudrions insister quelque peu sur le rapport d'ensemble présenté par M. Marcel Henry, alors Délégué Général du Consortium Aviation. Il nous semble intéressant d'en extraire ce qui caractérise le risque aviation en général, ainsi que les enseignements qui s'en dégagent du point de vue des risques « Passagers ».

L'accident d'aviation est en général un accident dangereux qui entraîne le plus souvent la mort. Alors que, pour les assurances accidents « individuelles » terrestres le risque de mort est inférieur de 20 % au risque d'incapacité, la proportion se trouve renversée pour les accidents d'aviation. Les statistiques du Consortium, pour l'assurance accidents du travail des équipages des lignes régulières, font ressortir pour les trois dernières années, 27 morts contre 19 blessés. Le pourcentage moyen d'infirmité des blessés étant de 20 % alors que la moyenne terrestre est de 10 à 11 %, les 19 blessés peuvent donc être considérés comme représentant 4 blessés ayant une incapacité permanente totale. Le risque de mort, au lieu d'être inférieur de 20 % au risque d'incapacité, serait alors 7 fois supérieur.

Les statistiques du Bureau Veritas attribuent aux blessés graves et aux blessés légers un pourcentage forfaitaire d'invalidité, fixé respectivement à 60 % pour un blessé grave et 10 % pour un blessé léger. Elles indiquent pour une période de 10 années, 454 morts, 171 blessés graves, 396 blessés légers. Soit, pour les blessés, l'équivalent de 141 incapacités permanentes totales ; le risque d'incapacité permanente repré-

senterait donc le tiers du risque de mort. C'est d'ailleurs la proportion adoptée par les assureurs français. M. Henry considère que cette proportion donne une importance encore trop grande au risque d'incapacité permanente. Les statistiques « individuelles » du Consortium de 1932 à 1936 indiquent 7 morts contre 2,07 blessés totaux, et celles de la responsabilité civile « Passagers » : 11 morts contre 3 blessés. La proportion des morts est donc considérable.

Une autre caractéristique du risque aviation est que le nombre des accidents corporels est relativement faible alors que celui des accidents matériels est plus important. D'après les statistiques du Bureau Veritas, portant sur 10 ans de 1926 à 1935, on peut considérer, d'une part que, sur 3 accidents, il y en a deux qui n'amènent que des dégâts matériels, mais que les accidents ayant atteint plusieurs victimes sont relativement assez nombreux.

	1934	1935
Accidents purement matériels.....	131	165
Accidents ayant entraîné 1 victime...	35	32
Accidents ayant entraîné 2 victimes..	21	28
Accidents ayant entraîné 3 victimes..	8	8
Accidents ayant entraîné 4 victimes..		7
Accidents ayant entraîné 5 victimes..	1	
Accidents ayant entraîné 6 victimes..	1	
Accidents ayant entraîné 10 victimes..	1	
Total....	198	240

La classification des accidents par usage des appareils (tourisme, lignes régulières, raids, etc...) permet de constater que « meilleurs sont les pilotes, plus le rapport des accidents corporels aux accidents matériels est élevé ». M. Henry en conclut que les pilotes

expérimentés, évitant les accidents bénins, tels que ceux qui se produisent à l'atterrissage, ne subissent que les accidents dus à la force majeure et dont les conséquences sont alors particulièrement graves.

Pour les accidents matériels, le coût moyen des avaries, calculé sur une période de 10 ans, serait d'environ 40 % de la valeur de l'avion, pourcentage très inférieur à celui qu'on observe pour les accidents d'automobiles. Ce ne sont là d'ailleurs que des pourcentages théoriques, les statistiques du Bureau Veritas éliminant tous les accidents dont le coût moyen est inférieur à 10 % de la valeur de l'aéronef. La statistique du Consortium ferait apparaître pour l'année 1925 un pourcentage moyen d'avarie de 17,2 % pour une quarantaine de sinistres.

A défaut d'études particulières sur la responsabilité civile « Passagers », le travail que M. Henry a consacré aux accidents de passagers permet d'apprécier l'importance de ce risque et les avantages que procure, aux entreprises de transport, l'exonération de leur responsabilité.

Le tableau ci-après fait ressortir, en millions, le nombre de passagers-kilomètres pour les lignes de transports publics en France :

1928 :	9,6	1932 :	20,9
1929 :	12,5	1933 :	29,9
1930 :	14,8	1934 :	29,7
1931 :	19,3	1935 :	38,7

Calculées suivant les pourcentages admis par le Bureau Veritas (60 % d'invalidité pour un blessé grave et 10 % pour un blessé léger), les pertes en passagers ont été les suivantes :

1928 :	11,9	1932 :	4,35
1929 :	11,2	1933 :	9,3
1930 :	9,9	1934 :	9,7
1931 :	8,9	1935 :	1,5

Le nombre de millions de kilomètres parcourus pour un passager tué ou blessé avec 100 % d'incapacité a varié de la façon suivante :

1928 :	0,75	1932 :	4,35
1929 :	1,12	1933 :	3,12
1930 :	1,50	1934 :	3,06
1931 :	2,17	1935 :	25,7

En moyenne, pour les années 1933 à 1935, on peut considérer qu'il y a un passager tué pour 3 millions de kilomètres parcourus. A titre de comparaison, on estime qu'en automobile, il y a une personne tuée pour 20 millions de kilomètres parcourus.

L'élément essentiel pour la fixation du taux est « l'intensité du risque », c'est-à-dire le nombre d'heures de vol accomplies au cours d'une année. On peut considérer qu'un passager moyen parcourt environ 30.000 kilomètres.

Si l'on admet, par une hypothèse plus favorable que la réalité, qu'il y a une victime par 5.000.000 de kilomètres parcourus, la prime devrait être de 6 ‰ du capital pour 30.000 kilomètres. Or les Compagnies d'Assurances demandent pour des forfaits Europe-Asie-Afrique environ 4,50 ‰. On peut donc dire, avec M. Henry, qu'elles pratiquent des taux publicitaires.

La présentation, au dernier congrès des Actuaires, de sept communications sur le risque aviation constitue la meilleure preuve que les difficultés techniques des premières années ont été surmontées et que, sortie de la période des tâtonnements empiriques, l'assurance aérienne serait à même de prendre une extension considérable sans les difficultés commerciales qu'elle continue de rencontrer.

Ces difficultés provenaient autrefois principalement de la situation financière des entreprises de navigation aérienne. La concentration dont l'industrie des transports aéronautiques est l'objet dans la plupart des grands pays, leur confère aujourd'hui un aspect nouveau.

Si l'importance du risque qu'elles créaient n'échappait pas aux compagnies de navigation, celles-ci devaient cependant opposer aux prétentions des assureurs une résistance qui dépasse le débat commercial normal. Sans revenir sur les raisons qui entraînaient leur déficit chronique, il est nécessaire de rappeler que les entreprises de transport ne trouvaient pas dans leur exploitation des ressources suffisantes pour faire face à leurs frais propres et que, seules, des subventions de l'Etat leur permettaient un équilibre financier précaire. Dans ces conditions, l'acquittement périodique de primes d'assurances élevées aurait constitué pour elles une charge parfois intolérable. Aussi bien les assureurs, dans le dessein de favoriser le développement de la navigation aérienne, étaient-ils contraints de se contenter de primes notoirement insuffisantes pour couvrir les risques garantis.

Les sacrifices pourtant incontestables consentis par les assureurs devaient encore sembler trop faibles à leurs assurés. D'une part, ceux-ci, témoins des progrès continus faits dans le domaine de la sécurité, s'étonnaient que le taux des assurances n'en constatât pas immédiatement l'influence. D'autre part, ils ne manquaient pas, lors du renouvellement de leurs contrats annuels, de se prévaloir des résultats satisfaisants d'un exercice pour exiger une réduction de tarif, méconnaissant ainsi le caractère catastrophique du risque aviation et interdisant aux assureurs la constitution de réserves, qui seules auraient permis l'abaissement progressif des tarifs.

Les compagnies de transport devaient en outre profiter de leurs rapports financiers avec l'Etat et de l'intérêt national que présentait le développement de la navigation aérienne, pour obtenir, en ce qui concerne leurs responsabilités légales, un régime tout à fait privilégié.

L'assurance n'apparaissait plus alors aux compagnies de navigation que comme le moyen de se préserver de risques anormaux, tels que ceux qui peuvent résulter de la création d'une ligne nouvelle ou de l'essai d'un prototype. Il en résultait à la fois une anti-sélection à l'encontre des assureurs et une diminution de la matière assurable, peu faites pour favoriser la réduction des tarifs. Cette tendance des compagnies de navigation à rester leur propre assureur devait encore être renforcée par la concentration récente des entreprises de transports.

Cette concentration rassemble sous la même direction une flotte aérienne si nombreuse qu'il est dès lors raisonnable d'estimer que la répartition des risques peut s'opérer à l'intérieur même de l'entreprise.

Toutefois, il semble bien qu'actuellement la diversité des appareils en service et leur valeur très inégale ne permettent pas encore aux compagnies de navigation d'éviter les écarts. Il y a cependant là, pour l'avenir de l'assurance aviation un danger assez sérieux, que compensera sans doute partiellement le développement de l'aviation de tourisme.

L'intervention de l'Etat, généralement actionnaire important, voire majoritaire de la société nationale, est en outre de nature à faire paraître plus inutile encore le recours à l'assurance. On a préconisé, pour les cas où une garantie paraîtrait indispensable, des solutions qui ne s'inspirent pas de la seule technique. C'est ainsi que, récemment, la Compagnie « Air France » s'adressa, pour l'assurance Accidents du tra-

vail de son personnel à la Caisse Nationale gérée par l'Etat. Il est à peine besoin d'indiquer que cette opération n'a avec l'assurance que des rapports lointains. On peut craindre alors que, tentés par le volume des primes à percevoir, les assureurs, dans le dessein de conserver leur clientèle, ne consentent à un assuré d'une telle importance un tarif de préférence que ne justifient nullement les résultats techniques. Ce serait une fois de plus un exemple de la règle expérimentale de la sous-tarification des risques trop importants.



Dans tous les pays les mêmes difficultés techniques et commerciales apparurent à des degrés divers et elles déterminèrent une évolution parallèle des organismes qui pratiquent l'assurance aviation.

Si les compagnies d'assurances accidents avaient cru tout d'abord pouvoir adjoindre à leur activité normale la souscription des assurances aériennes, les résultats déplorables des premières années devaient rapidement les amener à renoncer à cette politique. Il apparut bientôt qu'il fallait réserver l'acceptation des affaires aériennes à des organismes spécialisés qui réaliseraient entre leurs adhérents la répartition des risques dont la gravité dépassait les prévisions. A cet effet les assureurs utilisèrent presque simultanément dans tous les pays le procédé connu de la coassurance, auquel ils donnèrent un caractère permanent grâce à la constitution d'un pool ou consortium.

Cet organisme, créé par un accord temporaire et renouvelable, groupe un certain nombre de compagnies, fixe leur politique de souscription et, répartissant chaque affaire entre les membres selon une proportion fixée d'avance, fait participer ses adhé-

rents, dans la proportion de leurs intérêts aux profits ou aux pertes de chaque exercice.

La « Section Aviation de l'Association Générale des sociétés d'Assurances contre les Accidents de Droit Commun », est en France l'organisme créé par les sociétés d'assurance pour réaliser « l'assurance directe et la réassurance de tous les risques se rapportant directement ou indirectement aux aéronefs ». (1).

Elle comprend d'une part les adhérents assureurs, au nombre de 38 au 1^{er} janvier 1939. La liste de ceux-ci figure sur la police délivrée à l'assuré, où le nom de chaque adhérent assureur est suivi du pourcentage fixe pour lequel il est intéressé au risque ; ce pourcentage varie de 0,33 % à 9,93 %.

Le groupement des adhérents assureurs est réassuré dans la proportion de 245 millièmes, par les adhérents réassureurs, auxquels s'adjoignent dans certains cas, sous le nom de « groupements étrangers », des organismes qui, hors de France, jouent le rôle de la Section Aviation. Les adhérents réassureurs se composent de 9 compagnies de réassurance françaises et de 3 compagnies de réassurance étrangères ; le pourcentage accepté par les adhérents réassureurs varie de 25/2450 à 700/2450.

Par suite de l'intervention des adhérents réassureurs et éventuellement des groupements étrangers, le pourcentage conservé sans réassurance par les adhérents assureurs se trouve varier, dans le premier cas, de 0,26 % à 7,89 % et, dans le second cas, de 0,25 % à 7,50 %. Des réassurances spéciales pour compte commun peuvent en outre être effectuées dans la mesure où elles apparaissent nécessaires.

(1) A l'exception pour l'assurance directe des assurances sur la vie humaine.

Il n'existe juridiquement aucune solidarité entre les adhérents assureurs et, à plus forte raison, entre les adhérents réassureurs. Toutefois, en vue de remédier à cet inconvénient pratique, les adhérents assureurs ou réassureurs prennent l'engagement d'accepter les conséquences de l'insolvabilité de l'un ou de plusieurs d'entre eux et de supporter proportionnellement à leur part de risque toute perte résultant d'une défaillance de l'un de leurs associés.

Les propositions d'assurance reçues par un quelconque des adhérents assureurs qui se sont tous engagés à réserver leur production au groupement commun sont transmises au délégué général, organe exécutif de la section. Celui-ci a tous pouvoirs pour refuser ou accepter les propositions dans la limite des pleins statutaires, qui, pour les risques que nous avons spécialement étudiés, sont actuellement les suivants :

5.000.000 Frs. par aéronef et pour la durée de l'assurance, pour la responsabilité civile du détenteur d'un aéronef à l'égard de tiers (à l'exclusion des passagers).

3.000.000 Frs par aéronef et pour la durée de l'assurance, pour la responsabilité civile du détenteur d'un aéronef à l'égard des passagers (exclusivement).

3.000.000 Frs pour la cargaison d'un même aéronef pour l'assurance du transport des marchandises confiées à la locomotion aérienne pour tout ou partie du trajet envisagé.

Si la proposition est acceptée, la police, portant la liste des adhérents assureurs, est transmise par les soins du délégué général à la compagnie apéritrice, qui, en cette qualité, reçoit tous pouvoirs des adhérents pour effectuer la gestion de l'affaire. Dès que la police est régularisée, l'apériteur est débité par la section du montant de la prime qu'il a dû encaisser ; il doit en outre aviser le délégué général de tout si-

nistre dont il a connaissance et en assurer le règlement conformément aux instructions reçues, la section se réservant le droit de faire effectuer certaines expertises à frais communs. Au cas où un sinistre entraîne pour la section un débours supérieur à 100.000 Frs., le délégué général a le droit de demander aux adhérents le versement immédiat de leur quote-part.

Des organismes aux noms divers de Pool, Consortium, Réunion, ont été créés dans la plupart des pays européens avec mission de souscrire les assurances aviation.

C'est, en Allemagne, le très important Deutscher Luftpool, qui groupe compagnies allemandes et étrangères et qui, sous la direction générale de la « Cie Allianz et Stuttgarter », a succédé, en 1926, au « Luftpool » qui remplaça lui-même en 1924 « l'Aviation Pool fur Hull Risks » créé dès 1920 à Hambourg.

Dans les pays scandinaves, le « Nordiske Pool for Luftjhart Forsikring » groupe les compagnies danoises, suédoises, norvégiennes et finlandaises, depuis l'année 1923.

A la même époque, se créait le « Consorzio Italiano di Aeronautiche », cependant que les compagnies hollandaises souscrivaient en commun le capital de 20.000 Florins auquel était créé une Compagnie spécialisée, la « Nederlandsche Luchtvaart Pool ». Aux Etats-Unis, trois groupements, « l'Associated Aviation Underwriters », « l'Aero Insurance Underwriters » et « l'United States Aviation Underwriters » opèrent dans la branche aviation et ont formé, sous le nom de « Board of Aviation Underwriters » un syndicat unique.

Ces groupements ont, dans la plupart des pays, une position prépondérante en ce qui concerne l'aviation. Ils n'ont pas toujours pu éliminer complètement la

concurrence. En France notamment la « Mutuelle d'Assurance Aérienne » et la « C.A.M.A.T. » (Compagnie d'Assurance maritime, aérienne et terrestre) réalisent d'une manière indépendante des opérations d'assurance aérienne. Mais il est possible que ces compagnies trouvent sur des places étrangères et notamment à Londres, des moyens de réassurance d'une telle importance que la part trop minime qu'elles conservent dans les affaires souscrites ne permet pas de leur reconnaître le véritable caractère d'assureur direct. En Belgique et en Suisse fonctionnent cependant des compagnies indépendantes.

Si, en Angleterre, à côté des souscripteurs de Lloyds et des compagnies d'assurances Incendie et Transports qui pratiquent l'assurance aviation, il n'existe pas à proprement parler de pools, la British Aviation, qui est une compagnie spécialisée dans l'assurance aérienne, a été constituée par le groupement de plusieurs assureurs aviation (2). Le Capitaine Lamplugh, Directeur de la British Aviation, dans une conférence qu'il a faite à Edimbourg le 10 novembre 1936, se plaignait de la concurrence qui existe sur le marché de Londres et prophétisait à ses auteurs un réveil désagréable. C'est qu'en effet, malgré la prudence avec laquelle sont souscrites les affaires aviation par les groupements nationaux, malgré les échanges mutuels d'affaires entre les pools qui s'interdisent de se faire concurrence sur leur marché national, les résultats des assurances Aviation sont peu satisfaisants. Le capitaine Lamplugh, dans sa conférence déjà citée, résumait familièrement la situation, en disant que: « rares sont les compagnies qui arrivent à joindre les deux bouts, bien que, pour les assurés, les primes semblent un fardeau intolérable ».

(2) Union of Canton et White Cross ins. Cy.

Il est intéressant de rapprocher cette déclaration de la conclusion que M. Marcel Henry donnait à la communication technique qu'il faisait au XI^e Congrès des actuaires : « Les taux pratiqués dans l'assurance aviation ont toujours largement escompté l'amélioration à venir. Ils ont été souvent en avance d'un an ou deux sur les progrès du matériel et de la technique aviation. Les espoirs mis dans le développement de l'aviation,, le sentiment national également ont poussé depuis plusieurs années nos compagnies à faire de très gros sacrifices en faveur de cette branche nouvelle d'assurance ».

La situation difficile de l'assurance aérienne fit sentir à ceux qui, dans tous les pays, pratiquent cette industrie la nécessité de se réunir pour confronter les résultats de leur expérience. En juin 1934, c'est créée à Londres l' « International Union of Aviation Insurers » dont la présidence fut confiée au Capitaine Lamplugh, de la British Aviation. Cet organisme qui rassemble les praticiens d'Europe et des Etats-Unis les plus qualifiés par leur compétence technique, a essentiellement pour objet l'étude des problèmes généraux de l'assurance Aviation. Il a, dans le domaine qui nous occupe, une position symétrique à celle du C. I. T. E. J. A.; celui-ci adoptant des solutions juridiques, dont celui-là permettra la réalisation pratique.

Aussi bien l'I. U. A. I. ne devait-elle pas se désintéresser des Conventions Internationales sur les Responsabilités Civiles Aériennes et certains de ses membres, ont-ils participé, en plein accord avec le C.I.T.E.J.A., à l'étude des questions d'assurances que soulevait la mise en application de la Convention de Rome.

CHAPITRE II

L'ASSURANCE ET LA NON RATIFICATION DE LA CONVENTION DE ROME. LE PROTOCOLE ADDITIONNEL DE BRUXELLES

Alors que la Convention de Varsovie, signée le 12 octobre 1929 est actuellement ratifiée par 25 Etats, la Convention de Rome, signée le 29 mai 1933, n'a encore entraîné que les seules ratifications des Gouvernements de la République Espagnole (26-4-34), du Royaume de Roumanie (1934) et du Royaume de Belgique (14-10-36). Il serait vain d'imputer ces destins contraires à la divergence des fondements juridiques sur lesquels reposent les deux conventions. Il ne serait guère plus exact d'opposer au domaine restreint des accords de Varsovie, qui ne régissent que les transports internationaux rémunérés, la compétence infiniment plus étendue de la Convention de Rome. Le sort différent des deux conventions tient essentiellement à leur position respective au regard des problèmes techniques d'Assurances.

La Convention de Varsovie se borne, en effet, à fixer les principes et les limites pécuniaires légales des responsabilités contractuelles. Elle n'intervient aucunement dans le régime des assurances, qu'elle ne vise même pas expressément. Si les compagnies de transport demandent bien à leurs assureurs de les garantir contre les recours que les passagers et les expéditeurs

sont fondés à exercer à leur encontre en vertu de la Convention, elles ont adopté un procédé qui, dans la pratique, dispense les victimes d'invoquer la règle internationale. Elles font obligatoirement contracter aux voyageurs une assurance individuelle dont la prime est incluse dans le prix du billet et grâce à laquelle est garantie, pour un capital au moins égal à celui prévu par la Convention, la réparation des dommages causés par un accident quelconque. Le passager n'a donc plus à apporter la preuve difficile que le transporteur a manqué à la diligence raisonnable.

L'acceptation par la victime ou ses ayants droit du bénéfice de l'assurance individuelle, emporte, de convention expresse, renonciation aux droits que ceux-ci tiennent de la Convention de Varsovie.

Les voyageurs ont donc le plus grand intérêt à se prévaloir des stipulations de cette assurance, hors le cas extrêmement rare où il leur serait possible de démontrer le dol du transporteur et partant d'obtenir la réparation intégrale du préjudice subi. A cette exception près où leur responsabilité illimitée pourrait être appelée à jouer, les compagnies de navigation, tout en conférant à leurs passagers une sécurité plus grande qu'il n'est prévu par la Convention, substituent donc purement et simplement une assurance de dommage à une assurance de responsabilité. Au point de vue technique, le problème s'en trouve singulièrement simplifié pour les assureurs qui n'ont plus à se préoccuper que du cumul des indemnités qu'un même sinistre peut entraîner.

Tout autre est le régime institué par la Convention de Rome, où l'assurance n'est plus seulement un moyen de garantie laissé au libre choix des exploitants mais constitue l'une des sûretés visées par le texte même des accords.

Or les sûretés ont une importance essentielle dans

l'économie de la Convention de Rome. Elles forment la cheville ouvrière du mécanisme de protection qui y est prévu. Leur existence seule a conduit les experts à admettre une réparation partielle, qui ne découlait pas nécessairement du caractère objectif de la responsabilité envers les tiers à la surface. Dans l'intérêt même des victimes, une indemnité limitée, à condition qu'elle fût garantie, a été jugée préférable à un dédommagement théoriquement absolu que l'insolvabilité des auteurs responsables risquait de rendre illusoire.

S'il est sans intérêt de suivre dans le détail les modalités successives auxquelles les experts ont tour à tour entendu soumettre ces garanties, il convient de rappeler les modifications que, sur ce point, la conférence diplomatique a cru devoir apporter au projet qui lui était soumis et de reconnaître que le caractère transactionnel des dispositions adoptées à Rome a constitué la cause principale des difficultés qui, pendant longtemps, ont fait obstacle à la ratification de la Convention.

★★

L'avant-projet de Convention établi à Stockholm prévoyait en effet dans son article 8 que les Etats devaient prendre les dispositions nécessaires pour qu'aucun aéronef immatriculé sur leurs registres ne put circuler au-dessus du territoire d'un autre Etat contractant sans être assuré contre les dommages prévus par la Convention et dans les limites fixées par celle-ci.

L'article 12 du même projet donnait à la victime un recours direct contre l'assureur. Mais des interprétations différentes se firent jour sur la portée de ce recours : pour certains, il rendait l'assureur responsable d'une façon absolue; pour d'autres, l'action du tiers

lésé restait soumise au droit commun et l'assureur n'était tenu envers les victimes que dans les limites où il l'était envers son propre assuré, c'est-à-dire qu'en toute occurrence, il pouvait faire état aussi bien des conditions restrictives de la police que des causes de nullité et de suspension du contrat.

Un comité spécial fut nommé pour aplanir ces différends et adopta un texte d'après lequel l'assurance devait être considérée comme régulière à condition :

1° qu'elle garantisse tous les risques prévus par la Convention ou que les clauses supprimant ou diminuant la garantie de l'assureur ne soient pas opposables aux tiers;

2° qu'elle couvre la responsabilité envers les tiers quel que soit l'exploitant déclaré responsable et même au cas où il y aurait exploitation abusive;

3° que l'indemnité d'assurance ne puisse valablement être payée qu'à la victime ou à ses ayants droit;

4° que l'assureur ne puisse opposer aux tiers les clauses de nullité ou de résolution du contrat d'assurance qu'il pourrait opposer à l'assuré.

Enfin, dans tous les cas où les pièces nécessaires ne seraient pas produites, où le document présenté serait irrégulier, où la durée de la sûreté serait expirée, l'aéronef devait être retenu par les autorités compétentes de l'un des Etats contractants, jusqu'à ce que le nécessaire ait été fait pour en régulariser la situation.

La conférence diplomatique ne retint pas ce système qui avait, certes, le mérite de la clarté, mais qui se heurtait à l'opposition des assureurs. Elle écarta également, le jugeant pour la même raison prématuré, un projet de police uniforme dont la prime eût été calculée en fonction du poids de l'aéronef assuré. Elle repoussa la proposition de la délégation américaine qui préconisait comme unique garantie le dépôt en espèces, celle de la délégation de l'U.R.S.S. qui aurait vou-

lu donner la même exclusivité à l'Assurance et celle de certains experts français qui envisageaient que les Etats se portassent forts des dommages causés par leurs nationaux auxquels serait accordée une « caution gouvernementale ».

Soucieuse d'échapper au reproche de créer un monopole en faveur des assureurs, la Conférence autorisa les exploitants à garantir leur responsabilité au moyen d'un dépôt en espèces ou d'une garantie en banque, constitué auprès d'un organisme autorisé. Mais elle ne reconnaît à ces sûretés, dont elle laisse aux législations intéressées le soin de fixer les modalités, qu'un caractère en quelque sorte subsidiaire. L'assurance reste bien, dans l'esprit de la Convention, la sûreté essentielle.

Dans l'impossibilité de réaliser un accord entre les délégués sur un projet détaillé, la Conférence, afin de ne pas retarder encore l'adoption de la Convention et de réaliser une unanimité apparente, fut contrainte d'adopter des textes dont la rédaction transactionnelle reste volontairement imprécise.



C'est ainsi que l'article 12, texte fondamental en ce qui concerne les assurances, dispose dans son paragraphe 1 : « Tout aéronef immatriculé sur le territoire d'une autre H.P.C., doit, pour circuler au-dessus d'une autre H.P.C., être assuré pour les dommages prévus par la présente Convention dans les limites fixées... auprès d'une institution publique d'assurance ou d'un assureur autorisé pour ce risque dans le territoire d'immatriculation de l' « aéronef » et dans son paragraphe 3 : « l'indemnité d'assurance... (doit) être affectée spécialement et par préférence au paiement des indemnités dues en raison des dommages prévus par la présente convention ».

L'article 13 précise que « la nature, l'étendue et la durée des sûretés » prévues à l'article précédent, seront constatées « soit par un certificat officiel, soit par une mention officielle sur un des documents de bord » ce certificat ou ce document devant être produits à toute réquisition de l'autorité publique ou sur la demande de tout intéressé, et faire foi de la situation de l'aéronef par rapport aux obligations de la Convention.

L'article 14 prévoit en outre que « l'exploitant n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui limitent sa responsabilité... s'il n'a pas fourni l'une des sûretés prévues par la présente Convention ou si les sûretés fournies ne sont pas valables ou ne couvrent pas la responsabilité de l'exploitant pour le dommage causé dans les conditions et limites de la présente Convention ».

L'article 16 règle enfin les questions de compétence sans préjudice de l'action du tiers lésé contre l'assureur « au cas où elle pourrait être exercée ».

Mais l'imperfection de son œuvre n'avait pas échappé à la Conférence diplomatique qui, avant de se séparer, émit le vœu que « le C.I.T.E.J.A. dans les études qu'il poursuit sur les assurances de la navigation aérienne, examine la question de l'assurance de la responsabilité de l'exploitant envers les tiers, afin d'arriver sur ce point à une réglementation internationale uniforme ». C'était donner au Comité, avant même qu'il eût accompli cette mission, l'occasion de préciser certains points qui avaient été, à Rome, volontairement laissés dans l'ombre.

La Convention était, en effet, à peine conclue et signée que les gouvernements concevaient des doutes à la fois sur la portée de l'obligation qu'ils venaient d'assumer et sur l'interprétation que les autres parties contractantes allaient en donner.

Il leur paraissait difficile de définir d'une façon précise les conditions auxquelles doit répondre une assurance « pour les dommages prévus par la présente convention ». Sans doute, l'esprit des accords était-il bien de garantir aux victimes un dédommagement certain. Il paraissait toutefois excessif d'en conclure que les assureurs devaient être rendus responsables envers les tiers d'une façon aussi complète que si leur engagement avait été stipulé directement et personnellement avec la personne lésée. Les travaux préparatoires semblaient exclure cette hypothèse trop absolue et les assureurs étaient d'ailleurs peu disposés à renoncer à tous leurs avantages contractuels. La déclaration faite à Rome même par la délégation britannique, porte-parole autorisé des assureurs anglais, ne laissait aucun doute à cet égard et les consultations auxquelles les Pouvoirs Publics avaient procédé auprès des divers organismes nationaux, n'étaient pas pour contredire cette opinion.

Mais une assurance contractée conformément au droit commun et en vertu de laquelle l'assureur conserve le droit d'opposer à la victime toutes les défenses qu'il peut invoquer contre son propre assuré, n'allait-elle pas être considérée, suivant les termes mêmes de l'article 14, comme une sûreté ne couvrant pas « dans les conditions et limites de la présente Convention » la responsabilité de l'exploitant qui, dès lors, devenait illimitée ? Dans le doute qui régnait sur la portée exacte des textes adoptés à Rome, était-on certain que l'interprétation admise par le pays d'immatriculation d'un aéronef s'imposerait sans discussion à tous les Etats étrangers ?

Sans doute la lettre même des textes ne donnait-elle à chaque Gouvernement que le droit de constater la mention, sur le certificat officiel, d'une assurance contractée auprès d'un assureur autorisé. On pouvait

craindre cependant que les Etats, soucieux d'éviter aux exploitants le risque d'une responsabilité illimitée, n'exerçassent un contrôle plus précis sur un point aussi important pour les intérêts de leurs nationaux. Il fallait éviter qu'intervinssent des décisions arbitraires, qui provoqueraient sans nul doute des difficultés d'ordre diplomatique. Il fut bientôt certain que les gouvernements ne ratifieraient pas la Convention avant qu'ait été donnée une définition précise de l'assurance prévue à l'article 12. C'est à cette tâche que le C.I.T. E.J.A. consacra la plus grande partie de son activité pendant les cinq années qui suivirent la Convention de Rome.

★★

Les experts se trouvaient cependant dans une situation singulière.

Ils avaient reçu mandat de la Conférence diplomatique, dont ils constituent l'organe permanent, « d'arriver à une réglementation uniforme » de l'assurance aérienne. Ils étaient donc nettement conviés à poursuivre leur œuvre de construction juridique.

Mais cette œuvre se trouvait menacée dans son existence même par l'attitude réticente des gouvernements à l'égard de la Convention de Rome. Et cette attitude était fondée moins sur des motifs juridiques, qu'il aurait alors appartenu aux experts sinon de discuter, du moins d'apprécier, que sur des difficultés pratiques que le Comité était néanmoins officieusement invité à résoudre.

Le mérite essentiel des experts est de n'avoir pas pris parti entre ces deux tâches en apparence inconciliables, mais d'avoir acquis, de leurs études impartiales, une notion si précise de la position exacte du problème de l'Assurance, qu'ils ont été tout naturel-

lement amenés à différer la première et à résoudre la seconde.

La méthode par eux adoptée et les résultats obtenus témoigneraient, s'il en était encore besoin, de l'esprit réaliste qui préside à leurs travaux.

Tout d'abord, renonçant à l'habitude de confier l'étude d'une question à un seul rapporteur, la troisième commission chargea la délégation britannique tout entière de l'éclairer sur l'ensemble des problèmes de l'assurance aérienne. Sans doute, l'œuvre de conciliation tentée à Rome par les experts anglais justifiait-elle pleinement ce choix; il est cependant permis de penser que l'importance de la place de Londres au point de vue de l'assurance n'a pas été étrangère à la décision des experts.

Or, dans les trois rapports successifs qui de 1933 à 1935 furent présentés à la troisième commission, la délégation britannique a toujours exprimé l'opinion très nette que, dans l'état actuel de l'assurance aviation, la rédaction d'une convention internationale sur l'assurance aérienne lui paraissait prématurée et que le véritable problème à résoudre, avec lequel il n'était plus possible de ruser encore, était la définition de l'« assurance suffisante » visée à l'article 12 de la Convention de Rome. Pour montrer à leurs collègues le chemin à parcourir, les experts britanniques pensèrent ne pouvoir mieux faire que de dresser la liste des exclusions des garanties qui figurent habituellement dans les polices anglaises.

A la même époque, les entreprises de navigation aérienne et les assureurs poursuivaient simultanément une étude analogue. Les transporteurs, dans les diverses réunions de l'I. A. T. A., exprimaient la crainte que le régime institué par la Convention de Rome obligeât les assureurs à désertier provisoirement le marché de l'assurance aérienne ou bien à accroître leurs pri-

mes dans une proportion telle que le prix de leur garantie deviendrait prohibitif.

Et cette alternative faisait apparaître le spectre redouté de la responsabilité illimitée. Le Dr Döring (1), dans ses rapports présentés à la séance de Prague en mars 1934 et à celle de La Haye en août de la même année, examinait lui aussi comme les experts britanniques les exclusions classiques des polices aériennes et concluait que de leur abandon, les assureurs ne devaient pas tirer argument pour élever le tarif d'une façon excessive. Il recevait cependant mandat de l'I.A.T.A. de suivre de très près l'évolution de la question des assurances et de prendre, s'il en était besoin, contact avec les assureurs.

Ceux-ci venaient de se grouper dans l'International Union of Aviation Insurers, dans le dessein d'étudier les répercussions de la nouvelle réglementation internationale sur leur industrie. Ils chargèrent une sous-commission technique d'étudier dans quelle mesure les résultats de l'assurance aérienne les autorisaient à renoncer à la politique de prudence qui leur faisait réserver jusqu'alors certains moyens de défense, dans les contrats passés avec leurs assurés.

Aussi bien l'I.U.A.I. que l'I.A.T.A. tenaient-ils au courant le C.I.T.E.J.A. de leur activité et entretenaient-ils avec son Secrétaire Général une correspondance assez régulière. Le C.I.T.E.J.A. n'ignorait donc pas l'émotion que la récente convention internationale avait provoquée dans les groupements professionnels, ni le souhait que ceux-ci formaient explicitement ou implicitement pour qu'un contact direct s'établît entre ceux qui assument « la rédaction des conventions »

(1) Le Dr Döring, Conseiller juridique de la Lufthansa, auteur de l'ouvrage « Luftversicherungs » a bien voulu me réserver à Berlin un accueil très bienveillant, dont il m'est agréable de le remercier ici.

et ceux qui « doivent mettre en pratique leur idéal juridique ». D'autre part, le C.I.T.E.J.A. rencontrait, sur le terrain des réalités pratiques, le dilemme auquel son œuvre juridique s'était efforcée d'échapper : ne donner aux victimes que des garanties incomplètes ou imposer à la navigation aérienne des charges que celle-ci est hors d'état de supporter.

Pour toutes ces raisons, la troisième commission jugea bon de renoncer à ses méthodes traditionnelles d'enquête et de tenir à La Haye le 20 septembre 1935 une réunion commune avec les représentants des deux groupements intéressés. Désireuse d'éviter le retour des difficultés qui avaient suivi la signature de la Convention de Rome, elle voulait se rendre compte des ultimes concessions que les assureurs étaient disposés à faire.

Si au début de ces séances communes, auxquelles les membres du C.I.T.E.J.A. eurent le souci de conserver un strict caractère d'information, les Assureurs et les Transporteurs exprimèrent des réserves sur le principe même de la responsabilité illimitée et souhaitèrent la modification de l'art. 14, tous tombèrent cependant d'accord que « le problème devait être examiné à la lumière de la Convention de Rome telle qu'elle est dûment signée ».

Les assureurs en particulier confirmèrent leur désir de donner un effet pratique à un exemple de législation sociale « sur lequel tout homme raisonnable ne peut que marquer sa pleine approbation » et l'un de leurs représentants, M. de Trégomain, exprimait ainsi leur sentiment : « Nous estimons que l'idée directrice de la Convention est en principe à la fois saine, recommandable et susceptible d'être mise en pratique. Nous sommes fortement désireux comme assureurs d'aider à l'accomplissement de cet idéal, mais nous ne pouvons nous dissimuler que les difficultés existent et que

nous n'avons pas encore une expérience assez longue de l'assurance aviation pour nous permettre de jauger ces risques avec exactitude ».

C'est essentiellement sur ces difficultés d'application que les assureurs attirèrent l'attention des experts. Ils firent tout d'abord constater l'importance des sacrifices qui leur étaient demandés. Les experts avaient bien précisé qu'ils n'entendaient pas introduire de modifications dans le contrat de droit privé intervenu entre l'assuré et l'assureur, et qu'en renonçant à opposer certaines défenses aux victimes l'assureur agissant au delà de ses obligations contractuelles, conservait un droit de recours contre l'exploitant pour récupérer le montant des indemnités payées. Les assureurs firent valoir que ce droit reste bien théorique et que l'usage, comme aussi des considérations commerciales, font obstacle à son exercice quand l'insolvabilité de l'assuré ne le rend pas illusoire.

Ils reconnurent cependant qu'il appartenait au C.I.T.E.J.A., en tant qu'organisme juridique, d'accepter ou de repousser leurs suggestions et, comme le confirmait avec humour le Président de leur association dans une lettre au Secrétaire Général du C.I.T.E.J.A., que « sauf à percevoir une prime adéquate, les membres de l'U.A.I. se feraient certainement un devoir d'accepter les conclusions adoptées par le C.I.T.E.J.A.



Ce n'est cependant que six mois après les entretiens de La Haye que les experts prirent une décision définitive. Par une lettre en date du 11 mars 1936, le Président en exercice, M. Wolteerbek Muller, portait les conclusions du C.I.T.E.J.A. à la connaissance du Ministre des Affaires Etrangères de la République Française et demandait que le texte en fût transmis au gou-

vernement italien, gardien de la Convention de Rome, afin que celui-ci le soumit à l'appréciation de tous les gouvernements intéressés.

Une question de procédure avait retardé la décision des experts. Dépourvu du pouvoir d'interpréter les conventions internationales, le C.I.T.E.J.A. désirait trouver un moyen rapide de faire approuver les conclusions auxquelles il s'était arrêté, et voulait éviter les retards inhérents à la convocation d'une conférence diplomatique. Il craignait également que la discussion d'une convention, même « supplémentaire » à la Convention de Rome, ne fournit à certains le prétexte de remettre en question l'ensemble du régime péniblement adopté en 1933.

Il estima alors suffisante la conclusion entre les gouvernements intéressés, d'un « gentlemen agreement » par lequel ceux-ci s'engageraient à considérer comme répondant aux exigences de l'article 12 l'assurance conforme à la définition donnée par le C.I.T.E.J.A. et à prendre les mesures législatives appropriées pour en rendre l'adoption obligatoire pour les exploitants et les assureurs.

Des doutes s'élevèrent peu à peu sur la validité juridique de cette procédure et sur la mesure dans laquelle le gentlemen agreement, contredisant les termes très généraux de la Convention Internationale, s'imposeraient à l'autorité judiciaire.

Sur ces entrefaites, la date de la réunion de la IV^e Conférence diplomatique de droit privé aérien approchait et les gouvernements, d'accord en cela avec les experts, décidèrent de proposer la rédaction d'un simple protocole additionnel à la Convention de Rome qui fut adopté à Bruxelles le 29 septembre 1938.

La Conférence diplomatique apporta des modifications assez importantes au projet primitif des experts. Sans revenir à l'opinion de ceux qui, à l'exemple des

Britanniques, estimaient que l'exploitant a satisfait à ses obligations, a fait preuve de sa « due diligence », en souscrivant une assurance normale, sans donner non plus aux victimes le bénéfice de l'assurance absolue qu'eussent désiré les Suisses et les Scandinaves, elle réduisit à trois les huit moyens de défense que l'assureur trouvait habituellement dans le texte ordinaire des polices d'assurances aériennes.

Dans l'état actuel de l'Assurance Aviation, ce résultat peut être considéré comme remarquable; il est dû sans nul doute à la méthode de contact direct entre les Experts, les Assureurs et les Transporteurs inaugurée à La Haye. Pour apprécier toutefois son exacte valeur, il convient d'examiner, l'un après l'autre, les moyens de défense traditionnels et de préciser les raisons qui en ont permis l'abandon ou justifié le maintien.



Le caractère éminemment dangereux du risque Aviation a incité l'assureur à enserrer l'activité de l'assuré dans un réseau exceptionnel de stipulations précises qui doivent être respectées à peine de déchéance.

Les polices ordinaires de Responsabilité Aérienne (type Lloyds) comportent ainsi huit clauses particulières qui :

1° font défense à l'assuré de reconnaître sa responsabilité;

2° prononcent la nullité du contrat entaché de fraude;

3° visent la condition matérielle de l'aéronef;

4° précisent l'usage auquel l'appareil est destiné;

5° indiquent le nom de l'assuré ou du pilote;

6° énumèrent limitativement les pays où le vol est autorisé;

7° fixent la durée de l'assurance;

8° et excluent le risque de guerre et de guerre civile.

Ces clauses peuvent être rangées sous trois chefs distincts.

Les deux premières rappellent en quelque sorte les principes généraux du Droit des Assurances, la troisième et la quatrième concernent l'usage de l'aéronef, les quatre dernières sont relatives aux conditions mêmes de la garantie.

Les efforts du C.I.T.E.J.A., la compréhension des assureurs, la décision de la Conférence Diplomatique, ont permis d'éliminer les exceptions des deux premières catégories et de ne maintenir que trois des stipulations prévues dans le dernier groupe en y apportant d'ailleurs de sérieux correctifs.

Les stipulations de droit commun interdisent à l'assuré de reconnaître sa responsabilité et prévoient la nullité du contrat entaché de fraude.

RECONNAISSANCE DE RESPONSABILITÉ.

La Convention de Rome précise bien que les dommages causés à la surface par deux aéronefs entrés en collision seront réparés solidairement par les exploitants mais, hors ce cas très exceptionnel, elle établit une responsabilité de caractère objectif qui se trouve retenue par cela seul que le dommage existe et a été causé par l'aéronef. Elle ne donne donc pas lieu à cette « reconnaissance », contre laquelle avaient voulu se prémunir les assureurs. Ceux-ci n'ont d'ailleurs jamais insisté pour conserver cette clause traditionnelle.

FRAUDES.

Il était juridiquement plus délicat de faire produire son plein effet à un contrat vicié dès sa souscription.

Les assureurs, faisant valoir qu'il leur est souvent demandé de donner couverture à effet immédiat, auraient tout d'abord voulu refuser leur garantie quand la survenance du sinistre aurait démontré l'existence d'un rapport direct de causalité entre l'accident et une déclaration insuffisante ou inexacte de l'assuré. Il leur fut opposé que celui-ci pouvait d'autant moins commettre pareille faute que des questions précises lui étaient posées par écrit et que l'exactitude des réponses était facilement contrôlable au moyen des documents de bord. Il fallait alors parler de déclaration dolosive et les juristes insistèrent sur la difficulté pratique d'apporter la preuve du dol de l'assuré. Convaincu ou non par ces arguments, le représentant des Lloyds à La Haye se déclara prêt d'ailleurs à abandonner ce moyen de défense.

Mais la question de l'*exceptio doli* n'est qu'un aspect particulier d'un problème plus général qui fut évoqué devant la Conférence Diplomatique et réglé par elle : l'assureur ne pourra se prévaloir d'aucune disposition quelconque du droit interne régissant la formation ou l'exécution des contrats pour refuser d'indemniser le tiers lésé. C'est ainsi que la garantie de l'assureur serait appelée à jouer dans le cas, bien hypothétique, où l'assuré causerait volontairement des dommages à la surface.

Les stipulations relatives à l'aéronef sont celles qui visent sa condition matérielle et l'usage auquel il est destiné.

CONDITION MATÉRIELLE.

Il eût été dangereux de permettre aux assureurs d'opposer aux tiers le mauvais état matériel de l'aéronef qui est la cause réelle de nombreux accidents. On admit tout d'abord que l'existence d'un certificat de

navigabilité constituerait une preuve suffisante de bonne condition matérielle, d'airworthiness, selon l'expression anglaise. Mais on réservait à l'assureur la faculté de prouver qu'au moment de l'accident, l'appareil ne possédait pas un certificat de navigabilité « valable ». La Conférence diplomatique estima que les règles de délivrance et de contrôle des certificats étaient assez strictes pour qu'on put refuser ce droit à l'assureur. Cette décision est peut-être criticable. On peut en effet imaginer le cas où des dommages sont causés à la surface, par un appareil, qui, après avoir fait l'objet d'une réparation de fortune, à la suite d'une avarie, a repris son vol pour rallier l'aérodrome le plus proche. Sauf nécessité absolue, le pilote se serait sans doute abstenu de commettre cette imprudence, s'il avait eu la certitude de n'être plus couvert par l'assurance.

USAGE DE L'APPAREIL.

Toutes les polices d'assurance aérienne précisent l'usage qui peut être fait de l'aéronef. Elles excluent notamment les vols de nuit, les acrobaties, les tentatives de record, les participations à des compétitions sportives. Les assureurs ont volontiers abandonné le bénéfice de ces limitations. Ils n'ont pas fait un très grand sacrifice. Le pilote n'exposera jamais sa vie ni son appareil dans un vol qui n'est couvert ni par la police casse de l'aéronef, ni par la police accident du travail du personnel, ni par la police individuelle qu'il peut avoir contractée.

Si la Conférence de Bruxelles a méconnu le caractère personnel de l'assurance aérienne, elle a, avec certaines réserves, maintenu le principe que l'engagement de l'assureur restait limité dans l'espace et dans

le temps et ne pouvait être aggravé par des faits de guerre, civile ou étrangère.

PERSONNALITÉ DE L'ASSURÉ.

Au regard des assureurs, l'assurance aviation a un caractère très personnel. Les qualités techniques et l'entraînement des pilotes sont des considérations déterminantes pour l'appréciation des risques. Les polices ordinaires d'assurance aérienne, émises après examen d'un questionnaire spécial visant le brevet obtenu et les heures de vol accomplies par le proposant, portent le nom du seul pilote qui peut utiliser l'aéronef. Lorsque l'assurance est accordée à une société de navigation, cette stipulation disparaît mais elle est alors remplacée par l'obligation, pour l'assuré, de faire connaître la liste officielle des pilotes à son service. Le projet primitif du C.I.T.E.J.A. ne permettait déjà plus à l'assureur que d'exiger la présence, à bord de l'aéronef, d'un « personnel réglementaire ». Mais il était si improbable que l'exploitant manquât à cette élémentaire mesure de prudence, que la Conférence Diplomatique repoussa à l'unanimité cette proposition des experts. Bien plus, elle précisa qu'en cas de changement dans la personne de l'exploitant, en cas de vente de l'aéronef, par exemple, l'assureur resterait tenu envers les victimes tant qu'il n'aurait pas fait connaître à l'autorité compétente son intention de faire cesser sa garantie. Cette notification ne produirait en outre son plein effet vis-à-vis des tiers qu'après un délai de sept jours. Sans doute cette décision a-t-elle été inspirée, dans une certaine mesure, par l'exemple des législations allemande et scandinaves sur l'assurance de la responsabilité civile des automobilistes. Elle reflète aussi une doctrine récente, d'après laquelle l'assurance d'une chose déterminée (l'aéronef dans le cas

présent), dépend plutôt, dans l'esprit du contrat, du rapport de cette chose avec le dommage que de la considération de la personne appelée à répondre du préjudice » (2).

LIMITES TERRITORIALES.

Les polices stipulent les pays où le vol est autorisé. C'est une disposition normale qui permet à l'assureur une exacte appréciation du risque couvert et qui prend une importance particulière quand il s'agit d'appareils terrestres auxquels sont interdits de longs parcours au-dessus de la mer. L'article 13 de la Convention de Rome semble avoir prévu cette stipulation en précisant que l'« étendue » de la sûreté serait constatée par un certificat officiel. Toutefois, les experts ont apporté à ce principe trois correctifs qui en atténuent singulièrement la portée. Le vol en dehors des limites territoriales ne pourra plus être invoqué par l'assureur dès qu'il aura eu pour cause le fait d'assistance justifié par les circonstances, la force majeure, ou une faute de pilotage, de conduite ou de navigation. La force majeure et les fautes étrangères à la volonté du pilote se retrouvent dans presque toutes les conventions sur la Responsabilité Civile aérienne. Infiniment plus dangereuse pour les assureurs est l'excuse de l'assistance prêtée. Son introduction devait cependant s'imposer à la Conférence diplomatique, qui avait à son ordre du jour la discussion d'une Convention sur l'Assistance obligatoire. La Conférence de Bruxelles précisa d'ailleurs que l'assistance visée dans le protocole devait être entendue dans le sens le plus large et non pas dans le sens restreint des conventions internationales.

(2) Savatier. *Revue Générale des Assurances Terrestres*, novembre-décembre 1938.

DURÉE.

C'est une dérogation, autrement importante, aux relations contractuelles que la Conférence impose aux assureurs en ce qui concerne la durée de leur garantie.

Comme l'étendue, la durée de l'assurance doit figurer sur le certificat officiel délivré par l'organisation compétente du pays d'immatriculation. Ce certificat, ainsi que la mention sur le document de bord qui le remplace, fait foi de la situation de l'aéronef « par rapport aux obligations de la Convention ». Les « autorités publiques » le prendront donc pour base du contrôle qu'elles exerceront sur les aéronefs étrangers, dans le dessein de vérifier si les sûretés correspondent bien à la garantie exigée par la Convention de Rome.

En fait, le certificat se bornera à reproduire la date d'expiration du contrat d'assurance qui aura été présenté lors de sa délivrance. Mais si l'assurance expire bien normalement à l'échéance du terme prévu par la police, elle peut aussi être résiliée ou suspendue, au cours du contrat, soit amiablement, soit à la suite d'un sinistre, soit à cause d'un manquement de l'assuré à l'une de ses obligations contractuelles. Le certificat officiel ne fera aucune mention de ces modifications postérieures à son établissement.

Les autorités administratives n'auront donc aucune raison de s'opposer au départ d'un aéronef dont elles seront fondées à considérer la situation comme régulière. Bien plus, en admettant qu'aucun changement n'ait été apporté au terme normal du contrat, elles devront autoriser l'envol d'un aéronef le dernier jour où l'assurance est encore en vigueur et le laisser libre d'entreprendre un voyage qui n'a d'autres limites dans le temps que celles des possibilités

de transport de combustible et de ravitaillement hors des aérodromes surveillés.

Dans ces deux hypothèses, le contrôle administratif, essentiel dans le système de la Convention de Rome, s'avère ou impossible ou inefficace.

La question de droit privé se complique d'une question de droit public. Il faut éviter que la bonne foi des autorités étrangères ne soit surprise par un certificat officiel dont les mentions ne correspondent plus à la réalité. Il n'est alors que de donner au pays d'immatriculation les moyens d'information et le temps nécessaires pour effectuer le retrait de ce certificat.

Le premier projet du C.I.T.E.J.A. obligeait l'assureur à adresser, un mois à l'avance, avis à l'autorité compétente de la cessation de l'assurance, que celle-ci provint d'une résiliation ou qu'elle fut la conséquence de l'expiration normale de la police. En vertu d'une disposition impérative, l'assureur restait dans l'un et l'autre cas tenu envers les victimes pendant un délai de 15 jours après l'expiration de sa garantie.

Ce régime, caractérisé par la multiplicité des formalités et la généralité de la prolongation légale, devait, à ce double titre, soulever de violentes objections. Tout d'abord, le préavis paraît inutile quand la cessation de l'assurance coïncide avec la date d'expiration de la police. Les autorités du pays d'immatriculation connaissent parfaitement le jour exact de la fin de la garantie, car pour exercer leur surveillance, elles l'ont consigné sur un registre spécial et l'ont transcrit sur le certificat officiel pour faciliter le contrôle des autorités étrangères. L'intérêt d'une déclaration supplémentaire ne se fait donc aucunement sentir. D'une manière plus générale, il paraît excessif d'exiger un préavis d'un mois et d'y ajouter

encore une période de prolongation légale de 15 jours et d'astreindre ainsi un assureur décidé à résilier une police, à rester « sur le risque » pendant six semaines.

Le principe même de la prolongation légale emprunté aux législations sur l'assurance automobile des pays scandinaves et jouissant comme tel de la faveur des représentants des pays nordiques, paraît contestable. Il dépasse le but qu'il veut atteindre et entraîne pour les assurés une charge supplémentaire. La fin essentielle du contrôle administratif est de mettre l'aéronef hors d'état de nuire, en lui retirant son certificat officiel dès qu'il n'est plus couvert par l'assurance. Dans tous les cas où celle-ci cesse par l'échéance du terme, il n'est pas besoin d'une autre prolongation que celle qui est nécessaire pour l'exercice du contrôle, c'est-à-dire la période qui va de l'expiration de l'assurance à l'atterrissage sur un aérodrome contrôlé.

Il est inutile de fixer à 15 jours la durée de la prolongation. Même au cas de résiliation en cours du contrat, le retrait du certificat peut être réalisé dans un délai beaucoup plus court à condition toutefois que les transmissions d'avis de résiliation soient effectuées avec une célérité suffisante entre les autorités administratives des différents H.P.C. Au surplus, la généralisation de ce système conduirait les assureurs à percevoir une prime supplémentaire qui serait sans doute de l'ordre du vingt-sixième de la prime annuelle, et cette surcharge serait particulièrement lourde pour les exploitants prudents qui, dès l'expiration de leur police, se hâteraient de la renouveler et se trouveraient ainsi supporter deux fois la surprime.

Une distinction judicieuse entre le cas d'expiration du contrat d'assurance et celui de la résiliation permet bientôt de simplifier, dans une très large mesure,

le projet primitif : la garantie est continuée, dans tous les cas, jusqu'au retrait effectif du certificat d'assurance. Mais afin d'éviter la continuation indéfinie de l'assurance due à l'inaction ou à l'erreur de l'autorité compétente, la prolongation sera limitée à vingt-quatre heures dans le cas de cessation de l'assurance par échéance du terme et à quinze jours dans tous les autres cas.

GUERRE ET GUERRE CIVILE.

Enfin, sur la demande expresse des assureurs, la Conférence diplomatique élimine de la façon la plus nette le dommage qui est la conséquence directe d'un conflit international armé ou de troubles civils. C'est une formule extrêmement large que les assureurs, surtout depuis les événements d'Espagne, ont coutume d'insérer dans la plupart de leurs polices.



L'œuvre accomplie par la Conférence diplomatique a été insérée dans un Protocole, dont on peut résumer ainsi les dispositions essentielles (3).

L'assureur, en dehors des moyens de défense qui appartiennent à l'exploitant et sans préjudice de son recours éventuel contre celui-ci, ne peut opposer aux réclamations des victimes que les moyens de défense suivants, et sous les réserves indiquées plus haut.

1° Le dommage s'est produit après la cessation de l'assurance.

2° Le dommage s'est produit en dehors des limites territoriales prévues.

(3) Cf. Ripert, *L'Assurance obligatoire des aéronefs et la Conférence diplomatique de Bruxelles*, R.G.A.T., nov.-déc. 1938, p. 918 sq.

3° Le dommage est la conséquence directe d'un conflit international armé ou de troubles civils.

Le régime établi par le Protocole suppose le fonctionnement impeccable du contrôle administratif lors de la délivrance et lors du retrait du certificat. L'autorité compétente doit veiller à l'exactitude des mentions portées sur ce certificat qui feront foi de la durée et de l'étendue de l'assurance en cas de divergence avec les stipulations de la police. Le certificat d'assurances prime donc le contrat d'assurances. En fait, dans de nombreux pays, les assureurs établissent eux-mêmes les certificats d'assurances et se bornent à les présenter au visa officiel. Lors du retrait, le contrôle est plus utile encore, puisque la garantie de l'assureur cesse un, sept, ou quinze jours après la notification officielle.

Il est certain qu'une négligence dans le contrôle de l'autorité compétente permettrait à tous les intéressés d'en demander réparation par les voies du droit commun (4).

Aussi bien, le « Protocole additionnel à la Convention pour l'Unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface » est-il lié d'une façon étroite à la Convention de Rome, de telle sorte que la ratification de celle-ci entraîne nécessairement la ratification du Protocole. Mais s'il règle la question de l'Assurance de la responsabilité civile objective, il ne résout pas pour autant l'ensemble des difficultés auxquelles se heurte le développement de l'assurance aviation et que les nouvelles conventions sur l'assistance obligatoire ne sont pas pour atténuer.

(4) Ripert. R.G.A.T., nov.-déc. 1933, p. 918 sq.

CHAPITRE III

LA CONVENTION DE BRUXELLES ET LE PROJET DE CONVENTION SUR L'ASSISTANCE SUR TERRE

Le sauvetage des personnes et des biens se trouvant en danger sur un aéronef peut paraître n'avoir que des rapports lointains avec les questions de responsabilité qui font l'objet de cette étude. Il relève plutôt de sentiments d'humanité que de règles de droit et l'application à la navigation aérienne des usages très anciens de la navigation maritime aurait pu, semble-t-il, suffire à résoudre les quelques difficultés juridiques qu'il soulève.

En réalité, le problème est plus complexe. S'il est bien évident que l'assistance prêtée par un tiers ne peut modifier en rien la responsabilité d'un accident, les opérations de sauvetage autorisent ceux qui les ont entreprises à faire valoir à l'encontre de l'exploitant dans l'intérêt duquel s'est exercée leur activité, des réclamations pécuniaires dont il importe de déterminer la charge. Si le fardeau des rémunérations éventuelles est imposé à l'exploitant de l'aéronef, celui-ci aura d'autant plus tendance à en rejeter le poids sur son assureur qu'une logique peut-être un peu équivoque lui fera considérer les dépenses nées du sauvetage comme la conséquence indirecte de l'accident aéronautique.

Tel a été si bien le sentiment des experts au cours des longues études qu'ils ont consacrées aux questions d'assistance et de sauvetage, que jamais l'intervention de l'assureur n'a été mise en doute et que seule a été discutée l'évaluation exacte de la charge supplémentaire qui résulterait de la nouvelle convention.

Et dans le dessein de rendre cette charge supportable, le C.I.T.E.J.A., s'inspirant de sa politique traditionnelle, a limité d'une façon expresse les recours qu'il permet aux sauveteurs d'exercer contre les exploitants. Les limitations qu'en cette matière il avait primitivement choisies étaient précisément celles auxquelles il s'était déjà arrêté lors des précédentes conventions sur la responsabilité civile.

Ainsi par un curieux détour, les droits des victimes et ceux des sauveteurs, d'une nature juridique si différente, vont faire l'objet d'une réglementation internationale sensiblement analogue. Cette identité de régime ne justifierait pas un rapprochement plus étroit, si une Convention sur l'Assistance n'avait semblé aux experts l'achèvement nécessaire de leurs travaux antérieurs et si elle ne devait entraîner des répercussions attendues sur l'assurance de la responsabilité civile aérienne.

Mais avant d'étudier l'œuvre réalisée par le C.I.T.E.J.A. il convient d'examiner tout d'abord les raisons qui, dans l'esprit des experts, ont milité en faveur d'une convention internationale, les critiques que leur ont sur ce point adressées les compagnies de navigation aérienne, et enfin les motifs qui ont fait abandonner le plan primitif d'une convention unique pour la rédaction de deux avant-projets distincts, dont l'un a été transformé en convention internationale à Bruxelles, en septembre 1938 et dont l'autre reste encore à l'étude.



En inscrivant à leur ordre du jour la rédaction d'une Convention sur l'Assistance et le Sauvetage, les experts ont obéi, semble-t-il, à une triple préoccupation : ils ont voulu donner à la navigation maritime une juste compensation d'obligations assumées sans réciprocité, régler les conditions de sauvetage dans les régions où le droit maritime ne saurait s'appliquer, enfin soumettre sans délai à une règle internationale une partie du droit aérien négligée par les législations nationales.

La Convention de Bruxelles de 1910 sur l'Assistance Maritime impose aux commandants de navires l'obligation de prêter assistance à « toute personne trouvée en mer en danger de se perdre » et prévoit en principe des sanctions pénales destinées à assurer le respect de l'obligation qu'elle édicte.

Rien de tel n'existe pour les commandants d'aéronefs qui ne sont tenus d'assurer ni le sauvetage des passagers d'un navire, ni même celui des passagers d'un autre aéronef.

Cette inégalité entre les deux modes de navigation est d'autant plus choquante que la Convention de Bruxelles prévoit expressément que le sauvetage des personnes sera gratuit. A une époque où seule l'assistance d'un navire par un autre navire était envisagée on pouvait en effet considérer que les sauveteurs trouveraient une compensation presque certaine dans les droits qui leur sont réservés sur l'épave et sur la cargaison. La constitution de sociétés commerciales spécialisées dans le sauvetage de navires désemparés montre qu'en réalité il en est bien ainsi en ce qui concerne la navigation maritime.

Mais sur les aéronefs, dont le chargement est le

plus souvent inexistant, les sauveteurs ne trouvent pas la compensation que la Convention de Bruxelles leur avait accordée et les opérations de sauvetage constituent pour eux une dépense sans contrepartie.

C'est à cette situation que les experts ont voulu porter remède, d'une part en imposant l'obligation d'assistance au commandant d'aéronef et d'autre part en prévoyant que, dorénavant, le sauvetage des personnes donnera lieu à indemnité au profit des sauveteurs.

Si des considérations de justice ont jusqu'ici guidé les experts, c'est au contraire l'intérêt de la navigation aérienne qui va les inciter à étendre la même réglementation aux régions où ne s'applique plus le droit maritime.

L'atterrissage forcé met souvent l'aéronef et ses passagers dans une situation tout à fait analogue à celle d'un naufrage. Bien que, de plus en plus, les appareils soient munis de postes de télégraphie sans fil et puissent souvent faire connaître leur position approximative, des recherches doivent être entreprises, d'autant plus dangereuses et coûteuses que le terrain de chute probable est plus difficile à parcourir. Ces véritables opérations de sauvetage ne sont pas caractéristiques des seuls pays dits désertiques où existe en général une réglementation de survol. Elles peuvent être nécessaires même dans certaines régions peu habitées des pays civilisés comme, par exemple les marais polonais ou les Alpes suisses (1). Les statistiques démontrent d'ailleurs, au dire des experts italiens, que le nombre des sauvetages terres-

(1) Le 10 octobre 1938, l'avion Rome-Munich faisait une chute dans les Alpes suisses. Malgré les recherches entreprises, certains passagers parmi lesquels M. Redenti, Président de la Fédération Nationale Fasciste des Entreprises d'Assurances, n'ont pas été retrouvés.

tres est au moins aussi élevé que celui des sauvetages maritimes. Or les sauveteurs qui agissent par humanité ne sont pas en principe fondés à demander un dédommagement quelconque; et si, en fait, les secours ont toujours été volontairement et libéralement accordés, on peut craindre que le développement de la navigation aérienne ne provoque dans l'avenir des difficultés qu'il est bon de prévoir.

Ce but sera d'autant plus facilement atteint que les législations nationales ont jusqu'alors négligé de régler le sauvetage aérien. Et le C.I.T.E.J.A. toujours occupé d'assurer l'unité de la législation aérienne internationale, tiendra, par son empressement, à « éviter que chaque pays ne se donne une législation particulière et que cette éventualité ne constitue un obstacle à une unification ultérieure qui serait indispensable ». Dans ce dessein, les experts ont introduit dans le Projet de Convention sur l'Abordage aérien l'obligation pour l'aéronef fautif de prêter assistance à l'aéronef abordé, et ils ont fait consacrer par le Protocole Additionnel à la Convention de Rome, le maintien de la garantie de l'assurance à l'égard des tiers dans le cas où un fait d'assistance, justifié par les circonstances, entraîne l'aéronef assuré hors des limites territoriales fixées par la police. La position qu'ils avaient prise était donc trop nette pour qu'ils puissent encore tenir compte des objections que les compagnies de navigation aérienne n'ont pas manqué de soulever contre leurs projets.

★★

L'International Air Traffic Association (I.A.T.A.) s'est dès longtemps émue des projets du C.I.T.E.J.A.

et l'opinion de ses membres, remarquablement exposée dans un rapport de M. Edouard Bousquet, a dès 1934, été portée à la connaissance des experts.

Se défendant d'insister sur la position éminemment favorable que leur conférerait le maintien d'un statu quo qui les dispense de toute rémunération pour le sauvetage de leurs passagers, les compagnies de navigation aérienne s'élèvent surtout contre le principe de l'obligation qu'elles estiment à la fois injuste, dangereux et inutile.

Injuste, car en fait l'obligation n'existe même pas pour les navires. La Convention de Bruxelles la prévoit seulement pour les personnes « trouvées en mer » et n'envisage réellement que le cas de rencontre fortuite. Si la télégraphie sans fil a permis d'étendre le rayon des appels, la convention qui déterminait les conditions dans lesquelles les commandants de navires sont obligés d'y répondre n'a pas encore été ratifiée par toutes les Puissances Maritimes. On peut donc prétendre que, malgré les textes, l'assistance est facultative. Et elle l'est d'autant plus que les sanctions pénales prévues n'ont jamais été appliquées.

Mais quand bien même l'obligation eût-elle existé pour les navires, il ne devrait pas s'en suivre logiquement qu'il faille l'imposer aux aéronefs. L'assistance comporte, pour ces deux moyens de transport, des dangers très différents. Le navire qui évolue dans son élément ne court pratiquement aucun risque. L'aéronef court toujours un danger sérieux lorsqu'il se pose en dehors des aérodromes ou des surfaces prévues à cet effet. Et ce danger serait d'autant plus grand que l'obligation de porter assistance viserait les appareils de ligne, chargés de passagers et de fret, qui transportent la quantité de combustible suffisante pour accom-

plir leur étape régulière et ne peuvent effectuer de simples recherches sans épuiser rapidement leur marge de sécurité. « On peut même se demander, ajoute le rapport précité, si dans l'état actuel de la navigation aérienne, il se trouverait une seule compagnie pour ne pas interdire à ses pilotes, en dépit de toute loi ou convention décrétant l'obligation d'assistance, de se poser soit sur terre soit sur mer, ailleurs qu'à l'escale normale ».

Au surplus cette obligation d'assistance est tout à fait inutile. Son exécution repose uniquement sur la valeur morale des pilotes d'aéronef : ou bien on fait à ceux-ci la confiance qu'ils méritent, et l'obligation est superflue, ou bien on leur refuse cette confiance et l'obligation est plus inutile encore, car un pilote pourra toujours prétendre, sans crainte d'être contredit, qu'il y avait un danger sérieux pour son appareil et ses passagers à prêter assistance.

Mais si l'Association des Transporteurs Aériens est tout à fait opposée au principe de l'obligation, elle est au contraire favorable à l'octroi d'indemnité pour le sauvetage des personnes. Elle craint que le maintien de la règle actuelle n'incite les commandants de navires à éluder l'obligation hors les cas de rencontre fortuite. La solution du droit maritime est d'ailleurs actuellement si critiquée que la législation maritime hollandaise récente accorde une indemnité forfaitaire de 300 Florins par personne sauvée en mer.

L'I.A.T.A. entend toutefois que les indemnités ne soient pas supportées par les seuls exploitants. Les Compagnies d'assurances accidents qui seraient les véritables bénéficiaires du sauvetage ne doivent pas s'enrichir au détriment des sauveteurs et il serait équitable qu'elles prissent en charge le paiement des indemnités. L'I.A.T.A. reconnaît toutefois que les

assureurs seraient fondés à exiger une surprime pour la couverture de ce nouveau risque. Elle demande enfin que soit prévu le cas où l'exploitant ne serait pas assuré ; la charge des indemnités de sauvetage serait alors laissée aux personnes sauvées et seulement en cas d'impossibilité à l'exploitant lui-même.

Le C.I.T.E.J.A., dans ses travaux n'a tenu qu'un compte relatif des recommandations de l'IATA. Il s'est refusé à la politique de temporisation qui lui était conseillée, mais il a dû retenir les arguments qui lui étaient présentés en faveur d'une réglementation distincte du sauvetage aérien en mer et du sauvetage aérien dans les régions désertiques.



La troisième commission avait décidé dès l'abord d'établir un avant-projet sur l'Assistance et le Sauvetage des aéronefs et avait chargé M. Ripert d'en assumer la rédaction. Au cours des discussions, il apparut bientôt que si certains des experts restaient favorables à l'unité, d'autres au contraire préféraient, pour diverses raisons, résoudre séparément le problème de l'assistance en mer et le problème de l'assistance terrestre.

Les partisans de l'unité se plaçaient principalement à un point de vue théorique. Ils estimaient que le droit aérien doit avoir une existence propre et que les experts n'avaient que trop sacrifié jusqu'alors à la séparation de matières connexes. Ils rappelaient que cette procédure présente l'inconvénient de favoriser des ratifications partielles et met ainsi obstacle à l'unification du droit aérien. On peut même envisager, comme le faisaient ironiquement les experts italiens, la nécessité d'une troisième convention dès que les progrès de la navigation aérienne permettraient à

un aéronef de participer en vol au sauvetage de passagers embarqués sur un autre aéronef. Ils tiraient en outre argument du fait que certaines législations nationales, telles que le récent code pénal italien, contiennent une obligation générale d'assistance qui s'impose à tous les citoyens. Ils voyaient là une preuve d'une évolution humanitaire des conceptions juridiques, à laquelle un droit nouveau comme le droit aérien se devait de ne pas apporter d'obstacles.

Sans méconnaître l'intérêt de ces observations théoriques, la majorité des experts, ralliant à son point de vue le rapporteur de la convention, se prononça en faveur de la rédaction de deux projets distincts. Au cours de leurs discussions, les experts avaient en effet acquis la certitude que les gouvernements n'étaient pas disposés à ratifier une convention imposant un régime uniforme à l'assistance terrestre et à l'assistance maritime ; ils n'ignoraient pas non plus que l'I.A.T.A., opposée à l'obligation de l'assistance en mer, était en principe favorable à la réglementation de l'assistance sur terre. Ils estimèrent que des conventions distinctes rallieraient peut-être des majorités différentes alors que le bloc des opposants eut suffi à entraîner l'échec d'une convention unique.

La séparation des conventions présentait encore un autre avantage. Elle permettait de ne tenir compte des règles du droit maritime que dans la convention sur l'assistance en mer et de soumettre, aux seuls principes du droit aérien, la réglementation du sauvetage dans les régions désertiques. De ce fait, la tâche des rédacteurs se trouvait singulièrement simplifiée. Cet argument, qui s'ajoutait à des considérations d'opportunité, devait finalement emporter l'adhésion des experts.

Mais la séparation des conventions eut une conséquence que ses plus ardents partisans n'avaient peut-

être pas désirée. Alors que le projet sur l'assistance en mer était soumis à la IV^e Conférence de Droit Privé Aérien qui le transformait, le 29 septembre 1938, en une convention internationale, le projet sur l'assistance sur terre était encore retenu par le C.I.T.E.J.A.

Toutefois, en ce qui concerne ce dernier projet, les études sont suffisamment avancées pour qu'il soit dès maintenant possible de déceler les répercussions qu'auront, sur l'assurance aérienne, la réglementation adoptée pour le sauvetage maritime et celle qui est proposée pour le sauvetage terrestre.



LA CONVENTION DE BRUXELLES

En préparant une Convention sur l'Assistance en mer, les experts avaient eu le désir d'imposer aux commandants de navires et aux commandants d'aéronefs des obligations identiques et de conférer à la navigation maritime et à la navigation aérienne des droits et des devoirs égaux.

Cette égalité théorique pouvait difficilement être réalisée. Elle rencontrait un premier obstacle dans le fait que les navires et les aéronefs ne peuvent participer à un sauvetage que d'une manière toute différente. Si les uns peuvent recueillir à leur bord les passagers en détresse, les autres doivent le plus souvent se borner à signaler par radiotélégraphie la position du navire désarmé. Elle se heurtait aussi à une difficulté juridique. Si les experts sont libres de fixer les charges des exploitants aéronautiques, ils sont contraints de respecter le régime établi par le droit maritime en ce qui concerne les obligations des armateurs et des propriétaires de navires.

Ces deux considérations semblent peu à peu s'être imposées aux experts et plus encore à la IV^e Confé-

rence de Droit Privé Aérien qui, par un hasard d'un heureux augure pour le sort d'une convention sur l'assistance, se réunit à Bruxelles.

Leur influence se révèle d'ailleurs de deux façons différentes. Si, dans un désir d'harmonie, la convention nouvelle reproduit chaque fois que la chose est possible les termes mêmes de la Convention de 1910, les dispositions intéressant la navigation maritime font l'objet de paragraphes nettement séparés et portent référence expresse au statut propre des navires.

Aussi bien la « Convention pour l'unification de certaines règles relatives à l'assistance et au sauvetage des aéronefs ou par les aéronefs en mer » adoptée le 29 septembre 1938 consacre-telle finalement des régimes assez différents pour la navigation maritime et pour la navigation aérienne.

Après avoir établi et défini l'obligation d'assistance, elle détermine les conséquences pécuniaires du sauvetage des personnes, celles qui résultent du sauvetage des biens et elle fixe les règles auxquelles obéissent les actions accordées aux sauveteurs pour faire valoir leurs droits.



Contrairement à l'avis de l'I.A.T.A., mais conformément à celui des experts, la Convention de Bruxelles de 1938 maintient l'obligation d'assistance, mais, à l'exemple de la Convention de Bruxelles de 1910, elle a soin de la limiter au sauvetage des personnes. Le danger d'un tel principe est aussitôt corrigé par la définition que la convention elle-même donne de l'assistance : c'est, précise l'art. 2, « Tout secours qui peut être prêté à une personne se trouvant en mer en danger de se perdre, *même par simple renseignement donné*, compte tenu des conditions différentes dans

lesquelles s'exercent la navigation maritime et la navigation aérienne. »

L'obligation d'assistance s'impose personnellement à toute personne « exerçant les fonctions de commandant » à bord d'un aéronef et à tout capitaine de navire. Le propriétaire ou l'armateur du navire, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef n'encourent donc aucune responsabilité en raison de son inexécution, à moins qu'ils n'aient donné à la personne tenue de l'obligation l'ordre expres de s'en dégager. Le respect de cette obligation sera assuré par des sanctions pénales que les H.P.C. s'engagent à édicter et dont elles doivent se donner connaissance par la voie diplomatique.

La Convention de 1938 a d'ailleurs une importance très inégale en ce qui concerne la navigation maritime et en ce qui concerne la navigation aérienne. Pour celle-ci elle constitue le fondement du devoir d'assistance, qu'elle impose à l'égard de toute personne se trouvant en mer en danger de se perdre. Pour celle-là, elle n'a qu'un caractère subsidiaire ; elle ne remplace aucune des obligations plus étendues créées par des lois ou des conventions antérieures, et ne vise que le cas particulier de personnes en danger sur un aéronef ou à la suite d'une avarie d'aéronef.

Son existence même est soumise à un certain nombre de conditions qui permettent tant d'appréciations subjectives qu'elle conserve en réalité un caractère très théorique.

Le navire ou l'aéronef doit être en cours de voyage ou prêt à partir. Cette disposition, empruntée aux Conventions de Bruxelles et de Paris, dégage les aéronefs, hors les deux cas prévus, d'une obligation qui risquait de les atteindre en tous temps et en tous lieux

grâce aux appels par T. S. F. En cela, elle est peut-être criticable. L'expérience a montré que seuls des appareils alertés sur des aérodromes d'où ils ont pu s'envoler avec leur pleine charge de combustible et sans frêt ni passagers, ont pu réaliser des sauvetages par la voie des airs.

Il faut également qu'il soit « raisonnablement » possible de prêter un secours utile. Et à cette condition doit s'ajouter pour le commandant d'aéronef la certitude que le sauvetage prévu soit sans danger sérieux pour l'aéronef, son équipage, les passagers ou d'autres personnes (2). Le rapport de M. Bousquet a fait justice de cette possibilité dans l'état actuel de la navigation aérienne. L'obligation d'assistance prend fin quand celui qui en est tenu a connaissance que l'assistance est prêtée par d'autres dans de semblables ou de meilleures conditions qu'elle pourrait l'être par lui-même. Avec de pareils textes, il est bien certain qu'aucune sanction ne sera jamais prise pour un manquement à une obligation si neu précise.

La Conférence diplomatique, dans un désir de réciprocité, a donc maintenu le principe d'une obligation, qu'elle donne, par ailleurs, tous moyens d'éluder. Elle a accompli une œuvre plus efficace en réglant les conséquences pécuniaires du sauvetage.



Les dispositions relatives au sauvetage des personnes constituent la partie vraiment originale de la convention. Elles ont d'ailleurs fait l'objet d'une mo-

(2) Le sauveteur doit donc se rendre compte si le sauvetage est susceptible de causer des dommages à des tiers. La Cour Suprême des Etats-Unis, dans une espèce récente où un avion, s'étant porté à grande vitesse à travers le brouillard au secours d'un autre aéronef, a jugé que le devoir d'assistance ne constituait pas une excuse pour les dommages qui furent causés à des tiers par l'avion sauveteur, en raison de sa vitesse excessive.

dification importante lors de la Conférence de Bruxelles.

Elles accordent au sauveteur tenu de l'obligation une « indemnité » à l'effet d'assurer le remboursement des dépenses justifiées par les circonstances et la réparation des dommages subis au cours de l'opération. Il a paru impossible de déterminer d'une façon plus précise ces dépenses et ces dommages et il appartiendra au juge d'apprécier le bien fondé des réclamations qui lui seront soumises. Si l'assistance a été prêtée sans qu'il y ait eu obligation de le faire, par exemple si l'aéronef ou le navire sauveteur n'était pas en cours de voyage ou prêt à partir, l'assistant n'aura droit à une indemnité que s'il a obtenu un résultat utile en sauvant des personnes ou en contribuant à leur sauvetage.

Les indemnités sont dues par l'exploitant de l'aéronef et par le propriétaire ou l'armateur du navire, suivant les lois nationales ou les contrats régissant ce navire. Cette solution, qui satisfaisait les préférences théoriques du C.I.T.E.J.A. est apparue à l'examen comme la seule possible. Mettre le paiement de l'indemnité à la charge des personnes sauvées eut, de l'avis même du rapporteur, constitué dans notre droit une innovation qui n'aurait sans doute pas été approuvée. Il ne parut pas davantage possible, en l'absence d'assurance obligatoire, d'imposer aux assureurs une surcharge dont la légitimité eut d'ailleurs été contestable.

Toutefois afin de faciliter la prise en charge éventuelle des indemnités par les assureurs, leur montant, selon le procédé traditionnel, subit une double limitation.

L'indemnité ne peut tout d'abord excéder 50.000 frs par personne sauvée et, si aucune personne n'a été sauvée, la somme de 50.000 frs. Mais un maximum,

différent pour la navigation aérienne et pour la navigation maritime, est encore fixé au total de ces indemnités. L'obligation de l'exploitant de l'aéronef, quel que soit le nombre de personnes sauvées est limitée à 500.000 frs. Il s'agit bien entendu de francs-or constitués par 65,5 milligrammes d'or au titre de 900/1.000^e de fin. L'armateur ou le propriétaire du navire n'est pas tenu au delà des limites fixées par les lois et conventions en vigueur relatives à son obligation en matière d'assistance ou de sauvetage maritime, c'est-à-dire que la charge de la navigation maritime sera, suivant le désir exprimé en premier lieu par les armateurs allemands, limitée à la fortune de mer.

Enfin la réduction proportionnelle des indemnités est prévue quand le total en dépasse les limites fixées, si plusieurs navires ou aéronefs ont participé au sauvetage.

La Conférence diplomatique, dans l'intérêt de la navigation aérienne, a réduit d'une manière sensible les limites proposées par le C.I.T.E.J.A. Le projet primitif comportait en effet une combinaison curieuse des limites de la Convention de Rome et de celles de la Convention de Varsovie. L'indemnité par personne sauvée était fixée à 125.000 frs. mais le total des indemnités ne pouvait excéder la valeur de l'aéronef calculée à raison de 250 frs. par kg., sans qu'en aucun cas l'obligation de l'exploitant pût dépasser le maximum de 2.000.000 frs.

Si la Conférence a réduit de 75 % la charge primitive imposée à l'exploitant aéronautique en ce qui concerne le sauvetage des personnes, elle a adopté presque textuellement les propositions qui lui étaient faites pour le sauvetage des biens.

Au cas de sauvetage de l'aéronef ou des choses se trouvant à bord, il est accordé aux sauveteurs non plus une indemnité uniquement compensatrice des dépenses effectuées ou des dommages subis, mais une rémunération. Celle-ci n'est due toutefois qu'autant qu'un résultat utile a été obtenu; elle sera fixée en prenant pour base « en premier lieu le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par l'aéronef assisté, ses passagers, son équipage et sa cargaison, par les sauveteurs et par l'aéronef ou le navire sauveteur, le temps employé, les frais et dommages subis, et les risques de responsabilité et autres, courus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale de l'assistant. En second lieu, la valeur des choses sauvées ». Les bagages de l'équipage et des passagers et les objets transportés sous le régime des conventions postales (3), n'interviennent pas pour le calcul de cette valeur.

Toujours dans le même dessein, la rémunération est limitée; elle ne peut jamais excéder la valeur des biens échappés à la destruction à la fin des opérations d'assistance et de sauvetage.

Certains experts estimaient qu'il était anormal d'accorder aux sauveteurs un avantage plus grand qu'aux propriétaires, dont les droits sont limités par la Convention de Varsovie. La même inégalité se présente également en droit maritime où l'armateur peut supporter une indemnité d'assistance alors même qu'il n'est pas responsable vis-à-vis des chargeurs.

(3) La IV^e Conférence de Droit Privé Aérien exprima en se séparant « le vœu que le C.I.T.E.J.A., dans l'intérêt de l'unification du droit privé aérien, mette à l'ordre du jour la contribution des intéressés au paiement de la rémunération d'assistance, en examinant en particulier dans quelle mesure il pourrait y avoir lieu à contribution pour le fret postal.

Il n'en reste pas moins vrai que l'intérêt de l'exploitant est de laisser périr la cargaison plutôt que de la sauver. Sans doute se rendrait-il alors coupable d'un dol susceptible de rendre sa responsabilité illimitée, à la condition cependant que fût apportée la preuve difficile de son intention frauduleuse.

La Convention prévoit que les mêmes règles seront applicables au cas théorique de sauvetage par un aéronef d'un navire ou de sa cargaison, le propriétaire ou l'armateur du navire conservant toujours le droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité fixée pour lui par les lois et conventions en vigueur, en matière d'assistance et de sauvetage maritimes.

Au cas où des indemnités et des rémunérations sont dues à la fois pour le sauvetage de personnes et pour le sauvetage de biens, il y a lieu à un partage équitable des dépenses faites et des dommages subis, car il importe de répartir l'indemnité et les frais entre deux créances qui ne seront peut-être pas supportées par le même assureur.

Quand il y a eu à la fois sauvetage de personnes et de biens, celui qui a sauvé les personnes a droit à une part équitable de la rémunération accordée pour le sauvetage des biens, sans préjudice du droit à indemnité qui lui appartient en propre. Les législations nationales peuvent, en outre, prévoir que la rémunération sera partagée entre l'exploitant et le personnel de l'aéronef.

La rémunération est due par l'exploitant de l'aéronef assisté, ou, suivant les règles légales ou contractuelles qui régissent le navire assisté, par l'armateur ou le propriétaire du navire.

Ceux-ci ont contre les propriétaires de marchandises un recours qui reste soumis au droit maritime, où il suit les règles de l'avarie commune.

L'exploitant possède un recours analogue contre « les propriétaires des marchandises pour la partie de la rémunération qui se rapporte au sauvetage et à l'assistance de ces marchandises ». Faut-il admettre qu'en remplaçant l'expression « le sauvetage et l'assistance des marchandises » par l'expression « le sauvetage et l'assistance de ces marchandises », la conférence diplomatique ait entendu limiter ce recours aux seuls propriétaires de marchandises sauvées. Il le semble bien. La rémunération n'est due en effet qu'à un résultat utile qui a été obtenu et on ne peut logiquement parler de rémunération « se rapportant » à des marchandises perdues. Cette solution présente toutefois un inconvénient pour la liquidation des conséquences pécuniaires du sauvetage, qui reste essentiellement un problème d'assurance, puisqu'elle contraint les assureurs à traiter d'une manière différente la navigation aérienne et la navigation maritime. Un autre argument de texte justifie encore cette interprétation. Pour garantir le recours, la Convention accorde un droit de rétention à l'exploitant, mais elle précise qu'en payant la part de rémunération « qui se rapporte au sauvetage de sa marchandise » ou en donnant valable caution, le propriétaire pourra toujours obtenir la délivrance de sa marchandise ou la main levée de la saisie.

Si une faute de l'exploitant, susceptible d'engager sa responsabilité envers les chargeurs est à l'origine de l'événement qui a rendu nécessaire le sauvetage, le recours pourra enfin être réduit ou même supprimé.



Les autres articles précisent le domaine de la Convention, règlent certains points de détail et fixent des règles de procédure.

La Convention s'applique à tous les aéronefs privés et, sous réserve des dispositions relatives à la compétence, aux aéronefs et aux navires d'Etat parmi lesquels il ne faut cependant compter, ni pour les droits qu'elle accorde, ni pour les obligations qu'elle impose, les aéronefs et les navires militaires, de douane et de police. Hors le cas où tous les intéressés seraient ressortissants « d'un même Etat » et où les litiges nés du sauvetage seraient portés devant un tribunal de cet Etat, elle a effet à l'égard de tous les intéressés dès que l'un des navires ou l'un des aéronefs, qu'il soit assistant ou assisté, est immatriculé dans le territoire de l'une des H.P.C. Toutefois, l'application des dispositions de la Convention à l'égard d'un ressortissant d'un Etat non contractant pourra être subordonnée à la condition de réciprocité.

Après avoir admis que le Schwartzflieger est tenu au paiement des indemnités et des rémunérations et que l'exploitant, qui n'a pas pris les mesures utiles pour éviter l'usage illégitime de son appareil en répond solidairement avec lui, la Convention refuse tout droit à indemnité ou à rémunération si l'assistance est prêtée malgré la défense expresse et raisonnable de l'assisté et elle permet aux tribunaux d'annuler, sous certaines conditions, les conventions passées au moment et sous l'influence du danger et de réduire ou de supprimer les allocations, si le sauveur a par sa faute rendu nécessaire le sauvetage ou augmenté le dommage.

Enfin, à l'image des autres Conventions Internationales, elle a adopté des prescriptions rapides et des règles de compétence libérales.

Si les actions en indemnité et en rémunération se prescrivent par un délai de deux ans qui court de la fin des opérations d'assistance, l'exercice du recours de l'exploitant contre les propriétaires de marchan-

dises est limité à un an à dater du paiement de la rémunération. Le mode de calcul de la prescription, les causes de suspension et d'interruption restent déterminés par la loi du Tribunal saisi.

Celui-ci sera normalement l'autorité judiciaire du domicile du défendeur ou, s'il y a eu saisie, celle du lieu de la saisie. La Convention prévoit bien également le tribunal du lieu où ont été effectuées les opérations d'assistance, compétence, qui, hors des cas exceptionnels, jouera rarement en matière de sauvetage maritime (4). Le défendeur poursuivi devant les juridictions situées dans des pays différents peut faire état de l'ensemble des réclamations afin d'éviter que les limites fixées par la Convention ne soient dépassées.



AVANT-PROJET DE CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE
CERTAINES RÈGLES RELATIVES A L'ASSISTANCE ET AU
SAUVETAGE DES AÉRONEFS DAR LES AÉRONEFS SUR
TERRE.

Si cet avant-projet emprunte à la Convention sur l'Assistance Maritime les dispositions qui régissent les conséquences pécuniaires du sauvetage, il en diffère profondément quant à l'étendue de l'obligation d'assistance proprement dite.

Il se borne, en effet, à reproduire les règles relatives aux sanctions pénales, aux indemnités et aux rémunérations des sauveteurs, à la compétence des autorités judiciaires, à la procédure et à la prescription qui figurent dans la Convention de Bruxelles. Il modifie

(4) Cette disposition a été insérée à la demande de la délégation allemande car il existe à Hambourg un tribunal spécialisé, devant lequel sont portées les affaires d'indemnités en matière de sauvetage.

au contraire l'étendue de l'obligation, à la fois quant aux personnes qui en sont tenues et au territoire où celle-ci s'impose. Mais son rapporteur n'a pu rallier les experts à la limitation qu'il préconisait en ce qui concerne les aéronefs eux-mêmes.

Contrairement à l'avis de certains experts, le rapporteur, M. Jacques Vivent, Sous-Directeur de l'Aéronautique Civile au Ministère de l'Air, n'a pas voulu établir une obligation générale d'assistance. L'état actuel des législations nationales et la compétence limitée du C.I.T.E.J.A. l'obligeaient à ne soumettre à l'obligation que les seuls commandants d'aéronefs, et seulement pour l'assistance aux autres aéronefs.

L'avant-projet précise, comme la Convention de Bruxelles, que le commandant doit pouvoir se porter sur les lieux avec la possibilité de prêter un secours utile et sans danger sérieux pour lui-même, son équipage, ses passagers ou d'autres personnes. Il faut enfin qu'il y ait certitude ou présomption que l'aéronef signalé comme en perdition se trouve dans une zone préalablement déterminée.

C'est l'existence de cette limitation territoriale qui constitue l'originalité véritable du projet sur l'Assistance à terre. La zone où l'assistance est obligatoire doit être, d'après l'art. 3 « notoirement dépourvue de tous moyens normaux d'assistance et de secours ». Dans le projet primitif, le rapporteur, s'inspirant visiblement des dispositions prises par le gouvernement général de l'Algérie pour réglementer le survol du Sahara, exigeait que la zone dangereuse fit l'objet d'une réglementation comportant au moins les prescriptions suivantes :

- a) Nécessité d'une autorisation préalable,
- b) Dépôt préalable d'une garantie,
- c) Obligation de se conformer à un itinéraire prescrit.

Les experts n'ont pas cru pouvoir s'immiscer dans le détail d'opérations administratives. Ils se sont bornés à laisser aux Etats le soin de fixer les limites de ces zones et de communiquer à toutes les H. P. C. les textes qui instituent, modifient ou suppriment les dites zones. Il est bien précisé, avec une précaution qui ne paraît pas inutile, que ces communications seront reçues « sans préjudice de la question de souveraineté ». L'obligation d'assistance prend naissance trois mois après la notification régulière aux H. P. C., de la création d'une zone, mais les secours fournis continuent d'ouvrir droit à une indemnité ou à une rémunération pendant trois mois après la notification de la suppression totale ou partielle de la zone.

En ce qui concerne les aéronefs, les experts en sont finalement revenus à la formule de la Convention de Bruxelles en soumettant indistinctement à l'obligation les aéronefs en cours de voyage ou prêts à partir. Dans le premier projet qui leur fut soumis et où se révélait un réel souci de faire œuvre pratique, n'étaient astreints à l'obligation que les aéronefs en cours de voyage dans la zone dangereuse et les appareils prêts à partir, à la condition que ceux-ci fussent à l'intérieur de cette zone ou que, se disposant à partir en direction de cette zone, ils pussent en atteindre la limite la plus voisine en deux heures de vol. On évitait ainsi d'exposer à une navigation périlleuse des équipages peu familiarisés avec les régions à survoler, tout en donnant satisfaction au désir exprimé par l'I.A.T.A. que pussent être alertés des aéronefs posés sur des aérodromes, ce qui constitue d'ailleurs le seul moyen pratique de tenter un sauvetage.



Si l'obligation d'assistance doit entraîner pour la navigation aérienne des conséquences qu'il est difficile de prévoir exactement, elle constitue pour les assureurs une cause d'aggravation du risque aérien et l'origine de charges nouvelles.

L'assistance en mer se résoudra le plus souvent, pour les aéronefs, en une simple transmission de renseignements par radiotélégraphie ; l'assistance sur terre, dans les zones signalées, paraît, par contre, infiniment plus dangereuse. Elle entraînera les aéronefs hors de leur route régulière et ajoutera aux surprises d'un itinéraire ignoré le risque d'épuiser une trop faible réserve de combustible. Les opérations de sauvetage elles-mêmes qui supposent l'atterrissage sur un terrain inconnu seront une nouvelle cause d'accidents. On peut craindre que l'obligation d'assistance n'accroisse dans une assez large mesure les dangers de la navigation aérienne pour les aéronefs sauveteurs sans qu'il en résulte un bénéfice certain pour les appareils en détresse.

Les exploitants s'efforceront de rejeter sur leurs assureurs les charges nouvelles que les Conventions leur imposent. S'il paraît normal que l'assureur du risque principal étende sa garantie aux conséquences du sauvetage, il semble équitable de lui reconnaître la faculté de percevoir une surprime. Celle-ci sera d'ailleurs particulièrement difficile à déterminer. L'expérience des années passées ne paraît pas devoir être retenue sans réserves. Les sauveteurs trouveront dans les droits que leur accordent les conventions et dans la présence d'un assureur solvable des raisons déterminantes pour accroître leurs réclamations en nombre et en ténacité. Cette certitude doit inciter les assureurs à résister aux demandes d'extension gra-

tuite de garantie, que les exploitants ne manqueront pas de leur adresser. C'est en effet une opinion professée par certains transporteurs et même par certains experts, que l'assureur est le grand bénéficiaire du sauvetage, qui évite le règlement des sinistres. Encore conviendrait-il de démontrer que les passagers auraient péri ou que les marchandises auraient été détruites. C'est une preuve que le sauvetage empêche indiscutablement d'administrer. D'un point de vue plus général, il paraît excessif de vouloir faire supporter aux seuls assureurs les conséquences d'une obligation imposée principalement dans l'intérêt de la navigation aérienne.

CONCLUSION

La transformation des projets sur l'assistance terrestre et sur l'abordage aérien en conventions internationales consacrera, dans un avenir que l'on peut espérer prochain, l'achèvement de l'œuvre d'unification entreprise par le C.I.T.E.J.A.

Sans doute les trois conventions de Varsovie, de Rome et de Bruxelles, et les deux projets en suspens, ne constituent-ils pas le corpus que certains désiraient et dont la ratification se serait imposée, dans son unité, à chacun des Etats contractants. Si, de ce fait, l'internationalisation totale du régime de la responsabilité civile est susceptible d'être encore retardée, on peut cependant espérer que des nationalismes mal compris ne feront pas plus longtemps obstacle à une unité conforme à l'intérêt de la navigation aérienne.

Quelque différents que soient d'ailleurs et le domaine et le fondement juridique de chacune de ces conventions, celles-ci présentent entre elles tant de ressemblances qu'elles constituent, du point de vue doctrinal, un ensemble législatif d'une parfaite cohérence. Que la répartition d'une faute commise, la contre-partie d'un risque créé, la rémunération d'un service rendu aient pu, sans difficultés insurmontables, faire l'objet de réglementations sensiblement analogues, c'est la preuve évidente qu'un principe commun se trouve à l'origine de toutes ces conventions.

Ce principe, maintes fois exprimé, est, que l'intérêt des tiers exige que soient garanties la réparation des dommages subis, et la rémunération des services prê-

tés. Le désir de rendre cette garantie possible a été tel qu'il a conduit à limiter, parfois même un peu arbitrairement, les droits que l'accident aéronautique aurait dû en équité conférer aux victimes. Seule cette limitation, à laquelle tant de scrupules juridiques s'opposaient, permettait en effet l'assurance, qui devait bientôt paraître à tous la garantie la plus sûre et la moins onéreuse.

Or, par un curieux retour des choses, si l'on excepte quelques dispositions de la convention de Rome, jamais le texte des conventions ne fait même mention de l'Assurance. Dans ces accords internationaux, qu'elle a véritablement inspirés, celle-ci est à la fois invisible et présente. Les faits ont déjà montré l'illogisme de cette attitude et la conférence diplomatique de Bruxelles a été contrainte de prendre parti lors de l'adoption du Protocole additionnel à la Convention de Rome. Mais ne convient-il pas d'aller plus loin encore, et qu'une garantie si essentielle dans le système de protection établi par la C.I.T.E.J.A. fasse, elle aussi, l'objet d'une convention internationale.

Sur le principe lui-même, les assureurs et les experts sont d'accord. Ils ont des vues opposées sur la matière même de cette réglementation. Les Assureurs désireraient obtenir une limitation globale de la responsabilité des exploitants, les experts voudraient, au contraire, rendre uniformes toutes les conditions de l'assurance aérienne.



Dès 1935, l'I.U.A.I. attirait l'attention des experts sur la nécessité de fixer une limite globale « pour l'ensemble des créances, qui à un titre quelconque peut se rattacher à un accident aérien ». Un seul et même accident peut, en effet, engager la responsabi-

lité civile de l'exploitant à la fois vis-à-vis des passagers et des expéditeurs — des tiers lésés à la surface — de l'exploitant d'un autre aéronef, des passagers et des expéditeurs de marchandises victimes d'un abordage — et enfin vis-à-vis des sauveteurs.

Sans doute les conventions internationales ont-elles fixé une limite à chacune de ces responsabilités, mais elles ont toujours considéré cette limitation comme une faveur dont le bénéfice pouvait, dans certains cas, être retiré à l'exploitant. La réapparition d'une responsabilité illimitée dans le système limitatif du C.I.T. E.J.A. constitue une concession à des principes juridiques dont l'essentiel des conventions consacre cependant l'abandon. Elle fait planer sur les exploitants, et partant sur leurs assureurs, une menace qui, hier encore, entravait la ratification de la Convention de Rome et qui soulèvera de nouvelles difficultés lors de la discussion du Projet sur l'Abordage aérien.

La fixation d'une limite globale aux conséquences pécuniaires des responsabilités de toute nature qu'un accident aéronautique peut mettre en jeu, constituerait peut-être une solution élégante qui, sans modifications aux textes en vigueur, apporterait des apaisements aux assureurs satisfaits de connaître enfin le montant exact de leurs engagements. Ce serait le premier avantage de la solution préconisée par l'I.U.A.I.

Mais si l'on ne considère même que les responsabilités limitées qui découlent normalement de l'accident, ne convient-il pas d'imposer un maximum à un total arithmétique déjà très élevé ? Un exemple, à la vérité un peu théorique, illustrera la proposition des assureurs :

Pendant la traversée de la Manche, un appareil anglais transportant de Paris à Londres 40 passa-

gers (1) heurte, à la suite d'une fausse manœuvre au-dessus des eaux territoriales françaises un appareil français qui est totalement détruit et dont tous les occupants sont tués. L'appareil abordeur se rompt sous le choc. Vingt passagers sont précipités à la mer où ils sont recueillis par des navires de pêche. L'appareil tombe en flamme avec le reste des passagers sur un courrier maritime où il détermine un incendie au cours duquel un grand nombre de voyageurs périssent brûlés ou noyés.

Pour un seul et même accident, et en vertu des seules conventions sur la responsabilité civile aérienne, les assureurs aviation seront amenés à payer :

1°) en vertu de la Convention de Varsovie et pour les 20 passagers tués	
125.000 × 20	2.500.000
2°) en vertu de la Convention de Rome pour les dommages au courrier maritime	2.000.000
3°) en vertu de la Convention sur l'Âbordage pour les dommages à l'aéronef abordé, les passagers et les biens embarqués	2.000.000
4°) en vertu de la Convention de Bruxelles pour les 20 passagers sauvés	
25.000 × 20	500.000
	7.000.000

soit sept millions de francs or, à 65,5 milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin.

En réalité, le sinistre représentera pour les assureurs un débours infiniment plus important. Il faut,

(1) Les appareils anglais de la British Airway transportent de 35 à 40 passagers, les appareils d'Air France, une quinzaine de passagers environ.

en effet, ajouter au total ci-dessus, les sommes payées en vertu des polices « casse » des deux appareils entrés en collision, les capitaux alloués aux ayants droit des membres des équipages en vertu de la législation sur les accidents du travail, les indemnités de la Convention de Varsovie pour les passagers embarqués sur l'aéronef abordé, et enfin les capitaux payés en vertu des polices individuelles, des polices d'assurance sur la vie et d'assurance complémentaire-vie que les passagers des aéronefs, qui appartiennent à des milieux sociaux aisés, ont très vraisemblablement souscrites.

Que l'on n'aille pas objecter que ces indemnités, de natures différentes, seront supportées par des assureurs distincts qui ont perçu la prime afférente à chacun des risques. Cette critique ne serait valable que pour les seules assurances sur la vie, toutes les compagnies couvrant sans surprime le risque d'aviation sur les lignes commerciales régulièrement organisées. Nous avons mentionné ailleurs le petit nombre de compagnies s'adonnant au risque Aviation et les multiples liens qui les unissent. A une indiscutable distinction juridique des créances, ne correspond qu'imparfaitement la séparation financière des débiteurs.

L'aviation représente donc bien, pour les assureurs, un risque catastrophique, en raison des cumuls de sinistres qu'elle peut entraîner. Se limitant au seul domaine qui concerne le C.I.T.E.J.A., celui de la responsabilité civile aérienne, l'I.U.A.I. avait voulu attirer l'attention des experts sur l'aspect financier d'un problème dont ceux-ci ont surtout considéré le côté juridique.

Contre la limitation globale de la responsabilité des exploitants, les experts soulèvent tout d'abord deux sortes d'objections.

S'ils ne méconnaissent pas l'étroitesse des relations qui unissent les assureurs, ils considèrent plutôt la multiplicité des victimes et le fondement différent des droits qu'ils leur ont reconnus. Ils estiment qu'afin de faciliter l'assurance de la responsabilité des exploitants, ils ont déjà imposé aux réclamations des tiers lésés trop de limitations pour qu'il leur soit encore possible de s'opposer au cumul des indemnités, dans le seul intérêt des assureurs. Ils se refusent à instituer une « limitation de limitations » et à consacrer ainsi une sorte de « droit sauvage ».

Une limite générale ne pourrait d'ailleurs être calculée qu'après la totalisation préalable des limites particulières fixées par chaque convention. Or celles-ci ne s'imposent pas dans leur ensemble à tous les Etats qui restent libres de ratifier les unes et de repousser les autres. Quelle serait alors la situation des tiers, quand un accident aurait été provoqué par plusieurs aéronefs immatriculés sur les registres de H. P. C. ayant adopté une attitude différente à l'égard des conventions ? Y aurait-il lieu de faire bénéficier indifféremment tous les exploitants d'une limite instituée pour parer à un cumul, auquel, par hypothèse, échapperaient certains d'entre eux ?

Au surplus, la liberté des experts ne paraît plus entière. Deux fois déjà la question semble avoir été implicitement tranchée : d'abord, lorsqu'au début de ses travaux, le C.I.T.E.J.A. a repoussé la théorie de l'abandon, qu'à l'exemple du droit maritime préconisait la délégation italienne ; puis quand la Convention de Rome a fixé les droits des tiers à la surface, sans prévoir de liens juridiques ou financiers avec les obligations qui découlent de la Convention de Varsovie.

Les conventions récemment adoptées, ou encore à l'étude, sont toutefois susceptibles d'aggraver dans

une assez forte mesure, la situation actuelle. Si l'on peut négliger la Convention de Bruxelles, qui institue dans l'intérêt de la navigation aérienne une obligation entièrement nouvelle, il est nécessaire de tenir compte du projet sur l'Abordage Aérien. Le seul cumul vraiment dangereux pour les assureurs est celui qui résulterait du jeu combiné de la Convention de Rome et de la Convention sur l'Abordage. Ne pourrait-on pas admettre que l'abordage constitue un risque de l'air normal, accepté par les passagers et les expéditeurs, qui n'ont droit qu'aux seules indemnités de la Convention de Varsovie. Les dommages causés à l'aéronef « innocent » viendraient seuls s'imputer sur l'indemnité forfaitaire prévue par la Convention de Rome. Il ne resterait plus alors qu'à régler l'exercice du droit de priorité, que les tiers à la surface seraient sans doute fondés à exiger. Si lors des discussions du projet sur l'Abordage aérien les experts se sont élevés contre cette théorie, il n'est pas interdit de penser que la Conférence diplomatique puisse prendre une attitude moins intransigeante.

Le C.I.T.E.J.A. n'a d'ailleurs pas opposé un refus officiel à la proposition de l'I.U.A.I. Il a préféré adopter une solution dilatoire et observer avant de prendre une décision définitive, le fonctionnement du régime établi par les Conventions. Il a voulu, selon l'expression dont s'est servi l'un de ses membres, « laisser peut-être à la Vie le soin de trouver cet équilibre dont rêvent les assureurs ».

**

Cette apparente modération cachait une plus haute ambition. Malgré l'insuccès de leurs tentatives répétées, certains experts conservent l'espoir d'obtenir cette réglementation uniforme de l'Assurance Aérienne

que la troisième conférence de Droit privé leur a donné mission de rechercher.

Ils auraient déjà voulu qu'à la Convention de Rome fût annexé un modèle de police internationale, voire un tarif calculé uniquement en fonction du poids des aéronefs. Des objections techniques et des réticences juridiques les avaient contraints d'abandonner cet essai d'unification, qu'en renonçant à l'assurance obligatoire la Conférence diplomatique rendait au surplus moins urgent.

Plus significative encore est l'attitude adoptée par le C.I.T.E.J.A. lui-même au moment où il s'efforçait de trouver une solution aux difficultés qui entravaient la ratification de la Convention de Rome. S'il avait pu, tout d'abord, considérer qu'une occasion nouvelle lui était offerte de régler dans son ensemble la question de l'assurance aérienne, les rapports successifs présentés à la troisième commission ne devaient pas tarder à dissiper cette illusion. Forte de ses contacts avec les Assureurs, la délégation anglaise répétait, avec une obstination et une correction toutes britanniques, qu'un projet de convention internationale sur l'assurance lui paraissait « prématuré » et elle se bornait à proposer des solutions provisoires ou fragmentaires. C'est l'une de celles-ci que devait en fait consacrer le Protocole de Bruxelles.

Nombre d'experts estiment cependant que le C.I.T.E.J.A. a cédé à une sorte de mirage verbal en se reposant sur l'Assurance du soin de réaliser pratiquement l'idéal défini par les Conventions sur la Responsabilité Civile. « L'assurance, c'est tellement vague » dira l'un d'entre eux et ils jugent nécessaire de préciser une notion si importante pour le sort de leurs travaux. Il importerait peu, en effet, qu'une règle internationale se fut substituée aux dispositions très diverses des lois nationales, si les victimes

devaient retrouver dans les conditions différentes des polices d'assurance la source d'un traitement inégal. Sans doute les tiers lésés conservent-ils en toute occurrence le droit d'obtenir de l'exploitant l'indemnité forfaitaire prévue par les Conventions, mais alors disparaît cette substitution de l'Assureur à l'auteur du dommage, sur laquelle le C.I.T.E.J.A. fondait tant d'espérances.

L'œuvre d'unification entreprise par le C.I.T.E.J.A. ne devrait donc être réellement considérée comme achevée que le jour où entrerait en vigueur une convention internationale sur l'assurance qui, seule, obtiendra que les engagements des assureurs épousent exactement les obligations des exploitants.

En prenant, en cette matière, une décision immédiate, les experts s'exposeraient sans doute à n'être pas suivis par la Conférence Diplomatique. Les gouvernements répugneraient à modifier leurs lois internes pour imposer aux assureurs des obligations exorbitantes du droit commun. Ils seraient d'ailleurs poussés dans cette voie par l'opposition très nette que les transporteurs et les assureurs font au projet de réglementation uniforme.

L'I.A.T.A. a formellement déclaré que la conclusion d'un contrat d'assurance était une opération commerciale dans son essence et qu'il était par conséquent désirable que les questions d'assurance ne fussent pas réglées par des ordonnances officielles, mais bien par le libre accord des exploitants et des assureurs (2). Ces derniers eux-mêmes estiment que leur expérience est encore trop récente pour qu'un cadre rigide soit imposé à leur activité. Ils font valoir que le contrat d'assurance Aviation est d'une nature plus personnelle encore que tout autre contrat d'assurances. L'accep-

(2) Rapport Döring précit. (I.A.T.A. mars 1934).

tation des risques et leur tarification dépend essentiellement du type de l'aéronef, des qualités et des antécédents des pilotes, de l'usage particulier de chaque appareil. La présence, au sein des groupements d'assureurs, de conseillers techniques qui sont des aviateurs éprouvés, montre l'importance d'une discrimination indispensable dans un domaine où ne joue pas librement la Loi des Grands Nombres.

★★

Telle est bien l'exacte position du problème. Le nombre relativement restreint des appareils en service n'offre pas aux assureurs un aliment de prime correspondant à l'importance réelle des risques assumés. A l'heure actuelle, déclarait, au cours des conversations de la Haye, M. de Trégomain, le montant total des primes perçues dans toute l'Europe au titre de la responsabilité civile, est à peine suffisant pour faire face aux conséquences d'un seul grave accident ayant causé des dommages à des tiers.

Seul, le développement continu de la navigation aérienne est donc susceptible d'apporter une solution aux difficultés que soulève une application intégrale des conventions sur la Responsabilité Civile Aérienne.

La situation actuelle apparaît dès lors comme toute provisoire. C'est bien ainsi que l'envisagent les assureurs qui, s'excusant à La Haye de ne pouvoir donner aux experts une satisfaction plus complète, suggéreraient que la question des Assurances fût, après quelques années d'expérience, l'objet d'un nouvel examen. Il n'est donc pas exclu qu'à l'inverse de l'assurance maritime qui a connu jusqu'ici une évolution purement coutumière, l'assurance aérienne fasse quelque jour l'objet de cette réglementation uniforme dont « rêvent les Experts ».

Mais, jusqu'à ce que le régime de l'Aviation ait atteint un équilibre stable, le droit international de l'assurance aérienne devra judicieusement combiner le respect des principes juridiques et l'art des solutions provisoires. Une collaboration plus étroite encore des Experts réunis au sein du Comité Technique, et des Assureurs groupés dans leur Union Internationale, constituerait à cet égard une précieuse garantie.

Vu :

LE DOYEN,
G. RIPPERT.

Vu :

LE PRÉSIDENT DE LA THÈSE,
Maurice PICARD.

Vu et permis d'imprimer :

LE RECTEUR DE L'ACADÉMIE DE PARIS,
ROUSSY.

ANNEXE N° 1

Convention pour l'unification de certaines règles relatives au Transport Aérien International (Convention de Varsovie)

CHAPITRE PREMIER

OBJET — DEFINITIONS

Article premier

1) La présente Convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.

2) Est qualifié « transport international », au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de *deux Hautes Parties Contractantes*, soit sur le territoire d'une *seule Haute Partie Contractante*, si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une *autre Puissance* même non Contractante. Le transport sans une telle escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité de la même Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention.

3) Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de cette Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans un territoire soumis à la souveraineté à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une *même Haute Partie Contractante*.

Article 2

1) La Convention s'applique aux transports effectués par l'Etat ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1^{er}.

2) Sont exceptés de l'application de la présente Convention les transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales.

CHAPITRE II

TITRES DE TRANSPORT

Section I. — BILLET DE PASSAGE

Article 3

1) Dans le transport de voyageurs, le transporteur est tenu de délivrer un billet de passage qui doit contenir les mentions suivantes :

- a) le lieu et la date de l'émission ;
- b) les points de départ et de destination ;
- c) les arrêts prévus, sous réserve de la faculté pour le transporteur de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international ;
- d) le nom et l'adresse du ou des transporteurs ;

e) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

2) L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. *Toutefois si le transporteur accepte le voyageur sans qu'il ait été délivré un billet de passage, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.*

Section II. — BULLETIN DE BAGAGES

Article 4

1) Dans le transport de bagages, autres que les menus objets personnels dont le voyageur conserve la garde, le transporteur est tenu de délivrer un bulletin de bagages.

2) Le bulletin de bagages est établi en deux exemplaires, l'un pour le voyageur, l'autre pour le transporteur.

3) Il doit contenir les mentions suivantes :

a) le lieu et la date de l'émission ;

b) les points de départ et de destination ;

c) le nom et l'adresse du ou des transporteurs ;

d) le numéro du billet de passage ;

e) l'indication que la livraison des bagages est faite au porteur du bulletin ;

f) le nombre et le poids des colis ;

g) le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2 ;

h) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

4) L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si le transporteur accepte les bagages sans qu'il ait été délivré un bulletin ou si le bulletin ne contient pas les mentions indiquées sous les lettres d), f), h), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Section III. — LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN

Article 5

1) Tout transporteur de marchandise a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé : « lettre de transport aérien » ; tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document.

2) Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, sous réserve des dispositions de l'article 9.

Article 6

1) La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux et remise avec la marchandise.

2) Le premier exemplaire porte la mention « pour le transporteur » ; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention « pour le destinataire » ; il est signé par l'expéditeur et le transporteur et il accompagne la marchandise. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

3) La signature du transporteur doit être apposée dès l'acceptation de la marchandise.

4) La signature du transporteur peut être remplacée par un timbre ; celle de l'expéditeur peut être imprimée ou remplacée par un timbre.

5) Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré jusqu'à preuve contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

Article 7

Le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien différentes lorsqu'il y a plusieurs colis.

Article 8

La lettre de transport aérien doit contenir les mentions suivantes :

a) le lieu où le document a été créé et la date à laquelle il a été établi ;

b) les points de départ et la destination ;

c) les arrêts prévus, sous réserve de la faculté, pour le transporteur, de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international ;

d) le nom et l'adresse de l'expéditeur ;

e) le nom et l'adresse du premier transporteur ;

f) le nom et l'adresse du destinataire, s'il y a lieu ;

g) la nature de la marchandise ;

h) le nombre, le mode d'emballage, les marques particulières ou les numéros des colis ;

i) le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise ;

j) l'état apparent de la marchandise et de l'emballage ;

k) le prix du transport s'il est stipulé, la date et le lieu de paiement et la personne qui doit payer ;

l) si l'envoi est fait contre remboursement, le prix des marchandises et, éventuellement, le montant des frais ;

m) le montant de la valeur déclarée conformément à l'article 22, alinéa 2 ;

n) le nombre d'exemplaires de la lettre de transport aérien ;

o) les documents transmis au transporteur pour accompagner la lettre de transport aérien ;

p) le délai de transport et l'indication sommaire de la voie à suivre (*via*) s'ils ont été stipulés ;

q) l'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

Article 9

Si le transporteur accepte des marchandises sans qu'il ait été établi une lettre de transport aérien, ou si celle-ci ne contient pas toutes les mentions indiquées par l'arti-

cle 8 [a) à i) inclusivement et q)], le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Article 10

1) L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise qu'il inscrit dans la lettre de transport aérien.

2) Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou toute autre personne à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Article 11

1) La lettre de transport aérien fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport.

2) Les énonciations de la lettre de transport aérien, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis font foi jusqu'à preuve contraire ; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Article 12

1) L'expéditeur a le droit, sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de transport aérien, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni

aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

2) Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

3) Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourrait être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien.

4) Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13 ci-dessous. Toutefois, si le destinataire refuse la lettre de transport ou la marchandise, ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Article 13

1) Sauf dans les cas indiqués à l'article précédent, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui remettre la lettre de transport aérien et de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport indiquées dans la lettre de transport aérien.

2) Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

3) Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 14

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son propre nom, qu'il

agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat impose.

Article 15

1) Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux, ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent, soit du transporteur, soit du destinataire.

2) Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien.

Article 16

1) L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de transport aérien les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.

2) Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

CHAPITRE III

RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Article 17

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

Article 18

1) Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2) Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aérodrome ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aérodrome.

3) La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aérodrome. Toutefois lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien.

Article 19

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.

Article 20

1) Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

2) Dans les transports de marchandises et de bagages, le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation, et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage.

Article 21

1) Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Article 22

1) Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à la somme de cent vingt-cinq mille francs. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois par une convention spéciale avec le transporteur, le voyageur pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

2) Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

3) En ce qui concerne les objets dont le voyageur conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à cinq mille francs par voyageur.

4) Les sommes indiquées ci-dessus sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixante-cinq et demi milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

Article 23

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle

qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

Article 24

1) Dans les cas prévus aux articles 18 et 19 toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

2) Dans les cas prévus à l'article 17, s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

Article 25

1) Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol.

2) Ce droit lui sera également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions.

Article 26

1) La réception des bagages et marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport.

2) En cas d'avarie le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de trois jours pour les bagages et de sept jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard la protestation devra être faite au plus tard dans les quatorze jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

3) Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans le délai prévu pour cette protestation.

4) A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

Article 27

En cas de décès du débiteur l'action en responsabilité dans les limites prévues par la présente Convention s'exerce contre ses ayants droit.

Article 28

1) L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

2) La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi.

Article 29

1) L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

2) Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

Article 30

1) Dans les cas de transport régis, par la définition du troisième alinéa de l'article premier, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette Convention, et est censé être une des parties contractantes du contrat

de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

2) Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

3) S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS COMBINES

Article 31

1) Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente Convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article premier.

2) Rien dans la présente Convention n'empêche les parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente Convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS GENERALES ET FINALES

Article 32

Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 28 alinéa 1.

Article 33

Rien dans la présente Convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention.

Article 34

La présente Convention n'est applicable ni aux transports aériens internationaux exécutés à titre de premiers essais par des entreprises de navigation aérienne en vue de l'établissement de lignes régulières de navigation aérienne ni aux transports effectués dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

Article 35

Lorsque dans la présente Convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

Article 36

La présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères de Pologne, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement Polonais au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

Article 37

1) La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Ministère des Affaires Etrangères de Pologne, qui en notifiera le dépôt au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

2) Dès que la présente Convention aura été ratifiée par cinq des Hautes Parties Contractantes, elle entrera en vigueur entre Elles le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de la cinquième ratification. Ultérieurement elle entrera en vigueur entre les Hautes Parties Contractantes qui l'auront ratifiée et la Haute Partie Contractante qui déposera son instrument de ratification le quatre-vingt-dixième jour après son dépôt.

3) Il appartiendra au Gouvernement de la République de Pologne de notifier au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention ainsi que la date du dépôt de chaque ratification.

Article 38

1) La présente Convention, après son entrée en vigueur, restera ouverte à l'adhésion de tous les Etats.

2) L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement de la République de Pologne, qui en fera part au Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

3) L'adhésion produira ses effets à partir du quatre-vingt-dixième jour après la notification faite au Gouvernement de la République de Pologne.

Article 39

1) Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement de la République de Pologne, qui en avisera immédiatement le Gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

2) La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la Partie qui y aura procédé.

Article 40

1) Les Hautes Parties Contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'Elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou à tout autre territoire sous suzeraineté.

2) En conséquence Elles pourront ultérieurement adhérer séparément au nom de tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandats, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout territoire sous suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originelle.

3) Elles pourront aussi, en se conformant à ses dispositions, dénoncer la présente Convention séparément ou pour tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout autre territoire sous suzeraineté.

Article 41

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention de provoquer la réunion d'une nouvelle Conférence Internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la

présente Convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République Française qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette Conférence.

La présente Convention, faite à Varsovie le 12 Octobre 1929, restera ouverte à la signature jusqu'au 31 janvier 1930.

PROTOCOLE ADDITIONNEL

Ad Article 2

Les Hautes Parties Contractantes se réservent le droit de déclarer au moment de la ratification ou de l'adhésion que l'article 2 alinéa premier, de la présente Convention, ne s'appliquera pas aux transports internationaux aériens effectués directement par l'Etat, ses colonies, protectorats, territoires sous mandats ou tout autre territoire sous sa souveraineté, sa suzeraineté ou son autorié.

ANNEXE N° 2

Convention pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface (Convention de Rome)

Article Premier

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour donner effet aux règles établies par la présente Convention.

Article 2

1) Le dommage causé par un aéronef en vol aux personnes et aux biens qui se trouvent à la surface donne droit à réparation par cela seul qu'il est établi que le dommage existe et qu'il provient de l'aéronef.

2) Rentrent dans cette disposition :

a) le dommage causé par un corps quelconque tombant de l'aéronef, même dans le cas de jet de lest réglementaire ou de jet fait en état de nécessité ;

b) le dommage causé par une personne quelconque se trouvant à bord de l'aéronef, sauf dans le cas d'un acte intentionnellement commis par une personne étrangère à l'équipage, en dehors de l'exploitation, sans que l'exploitant ou ses préposés aient pu l'empêcher.

3) L'aéronef est considéré comme en vol du début des opérations de départ jusqu'à la fin des opérations d'arrivée.

Article 3

La responsabilité visée à l'article précédent ne peut être atténuée ou écartée que dans le cas où la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué.

Article 4

1) La responsabilité visée à l'article 2 incombe à l'exploitant de l'aéronef.

2) Est qualifié exploitant de l'aéronef toute personne qui en a la disposition et qui en fait usage pour son propre compte.

3) Au cas où le nom de l'exploitant n'est pas inscrit au registre aéronautique ou sur toute autre pièce officielle, le propriétaire est réputé être l'exploitant jusqu'à preuve du contraire.

Article 5

Celui qui, sans avoir la disposition de l'aéronef, en a fait usage sans le consentement de l'exploitant, répond du dommage causé, et l'exploitant qui n'a pas pris les mesures utiles pour éviter l'usage illégitime de son aéronef répond solidairement avec lui, chacun d'eux étant tenu dans les conditions et les limites de la présente Convention.

Article 6

En cas de dommage causé à la surface par deux ou plusieurs aéronefs entrés en collision, les exploitants de ces aéronefs sont solidairement responsables envers les tiers victimes de dommages, chacun d'eux étant tenu dans les conditions et les limites de la présente Convention.

Article 7

Les dispositions qui précèdent ne préjugent pas la question de savoir si l'exploitant de l'aéronef aura ou non recours contre l'auteur du dommage.

Article 8

1) L'exploitant est responsable pour chaque accident, jusqu'à concurrence d'une somme fixée à raison de 250 francs par kilogramme du poids de l'aéronef. Le poids de l'aéronef s'entend du poids de l'aéronef avec la charge totale maximum, tel qu'il est porté au certificat de navigabilité ou toute autre pièce officielle.

2) Toutefois, la limite de la responsabilité de l'exploitant ne pourra être inférieure à 600.000 francs, ni supérieure à 2.000.000 de francs.

3) Le tiers de cette valeur est affecté à la réparation des dommages causés aux biens et les deux autres tiers à la réparation des dommages causés aux personnes, sans que, dans ce dernier cas, l'indemnité prévue puisse dépasser 200.000 francs par personne lésée.

Article 9

Si plusieurs personnes ont subi des dommages dans le même accident, et si la somme globale à payer à titre de réparation dépasse les limites prévues à l'article 8, il y a lieu de procéder à la réduction proportionnelle du droit de chacun de façon à ne pas dépasser, dans l'ensemble, les limites susdites.

Article 10

1) Les personnes qui ont subi des dommages dans le même accident doivent faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations à l'exploitant dans le délai maximum de six mois à compter du jour de l'accident.

2) Ce délai écoulé, il sera valablement procédé au règlement des indemnités; les intéressés ayant laissé écouler le délai susvisé sans faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations ne pourront exercer leurs droits que sur le montant qui n'aurait pas été distribué.

Article 11

Si différents tiers lésés agissent, en vertu des dispositions des articles précédents et de l'article 16 devant

les juridictions situées dans des pays différents, le défendeur peut, devant chacune d'elles, faire état de l'ensemble des réclamations et créances, en vue d'éviter que les limites de sa responsabilité ne soient dépassées.

Article 12

1) Tout aéronef immatriculé sur le registre d'un territoire d'une Haute Partie Contractante doit, pour circuler au-dessus du territoire d'une Haute Partie Contractante, être assuré pour les dommages prévus par la présente Convention dans les limites fixées à l'article 8 ci-dessus, auprès d'une institution publique d'assurance ou d'un assureur autorisé pour ce risque dans le territoire d'immatriculation de l'aéronef.

2) La législation interne de chaque Haute Partie Contractante peut substituer en tout ou en partie à l'assurance une autre garantie des risques prévus par la présente Convention :

a) sous la forme d'un dépôt en espèces effectué dans une caisse publique ou une banque autorisée à cette fin dans le territoire d'immatriculation de l'aéronef ;

b) sous la forme d'une garantie donnée par une banque autorisée à cette fin dans le territoire d'immatriculation de l'aéronef.

Ce dépôt en espèces et cette garantie devront être complétés aussitôt que les sommes qu'ils représentent seront susceptibles d'être diminuées du montant d'une indemnisation.

3) L'indemnité d'assurance, le dépôt en espèces et la garantie de banque doivent être affectés spécialement, et par préférence, au paiement des indemnités dues à raison des dommages prévus par la présente Convention.

Article 13

1) La nature, l'étendue et la durée des sûretés prévues à l'article 12 ci-dessus seront constatées soit par un certificat officiel, soit par une mention officielle sur un des documents de bord. Ce certificat ou ce document

devra être produit à toute réquisition de l'autorité publique ou sur la demande de tout intéressé.

2) Ce certificat ou ce document fera foi de la situation de l'aéronef par rapport aux obligations de la présente Convention.

Article 14

L'exploitant n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui limitent sa responsabilité :

.. a) s'il est prouvé que le dommage provient de la faute lourde ou du dol de l'exploitant et de ses préposés, à moins que l'exploitant ne prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite ou de navigation, ou, s'il s'agit de ses préposés, qu'il a pris toutes les mesures utiles pour empêcher le dommage ;

b) s'il n'a pas fourni l'une des sûretés prévues par la présente Convention, ou si les sûretés fournies ne sont pas valables ou ne couvrent pas la responsabilité de l'exploitant pour le dommage causé dans les conditions et les limites de la présente Convention.

Article 15

Dans le cas où l'exploitant de plusieurs aéronefs fournit la sûreté prévue par la présente Convention sous la forme d'un dépôt en espèces ou d'une garantie de banque, la sûreté sera considérée comme couvrant la pleine limite de sa responsabilité pour tous les aéronefs exploités, si le dépôt ou la garantie atteignent une somme fixée, en réduisant le montant de la sûreté qu'il devrait fournir pour la totalité de ses aéronefs, d'un tiers s'il en exploite deux, et de moitié s'il en exploite trois ou un plus grand nombre. Elle sera de plus considérée comme couvrant la pleine limite de responsabilité pour tous les aéronefs si elle atteint la somme de 2.500.000 francs pour deux aéronefs ou de 3.000.000 de francs pour trois ou un plus grand nombre.

Article 16

Pour connaître des actions en réparation des dommages sont compétentes dans le territoire de chacune des Hautes Parties Contractantes, au choix du demandeur : l'autorité judiciaire du domicile du défendeur et celle du lieu où a été causé le dommage, sans préjudice de l'action directe du tiers lésé contre l'assureur au cas où elle pourrait être exercée.

Article 17

1) Ces actions se prescrivent par un an à compter du jour du dommage. Si la personne lésée prouve qu'elle n'a pu avoir connaissance soit du dommage, soit de l'identité de la personne responsable, la prescription commence à courir du jour où elle a pu en avoir connaissance.

2) Dans tous les cas, l'action se prescrit par trois ans à partir du jour où le dommage a été causé.

3) Le mode de calcul de la prescription ainsi que les causes de suspension et d'interruption de la prescription sont déterminés par la loi du tribunal saisi.

Article 18

En cas de décès de la personne responsable, l'action en responsabilité dans les limites prévues par la présente Convention s'exerce contre ses ayants-droit.

Article 19

Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixante-cinq et demi milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

Article 20

1) La présente Convention est applicable toutes les fois qu'un dommage a été causé à la surface dans le terri-

toire d'une Haute Partie Contractante par un aéronef immatriculé dans le territoire d'une autre Haute Partie Contractante.

2) L'expression « territoire d'une Haute Partie Contractante » comprend, aux fins de la présente Convention, tout territoire soumis au pouvoir souverain, à la suzeraineté au protectorat, au mandat ou à l'autorité de ladite Haute Partie Contractante pour lequel cette dernière est partie à la Convention.

Article 21

La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs militaires, de douane et de police.

Article 22

La présente Convention ne s'applique pas aux dommages causés à la surface dont la réparation est régie par un contrat de transport ou un contrat de travail intervenu entre la personne lésée et celui auquel incombe une responsabilité aux termes de la présente Convention.

Article 23

La présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume d'Italie, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement du Royaume d'Italie à chacun des Gouvernements intéressés.

Article 24

1) La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume d'Italie, qui en notifiera le dépôt à chacun des Gouvernements intéressés.

2) Dès que le dépôt de cinq ratifications aura été effectué, la Convention entrera en vigueur entre les Hautes

Parties Contractantes qui l'auront ratifiée, quatre-vingt-dix jours après le dépôt de la cinquième ratification. Chaque ratification dont le dépôt sera effectué ultérieurement produira ses effets quatre-vingt-dix jours après ce dépôt.

3) Il appartiendra au Gouvernement du Royaume d'Italie de notifier à chacun des Gouvernements intéressés la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 25

1) La présente Convention, après son entrée en vigueur, sera ouverte à l'adhésion.

2) L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement du Royaume d'Italie, qui en fera part à chacun des Gouvernements intéressés.

3) L'adhésion produira ses effets quatre-vingt-dix jours après la notification faite au Gouvernement du Royaume d'Italie.

Article 26

1) Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement du Royaume d'Italie, qui en avisera immédiatement chacun des Gouvernements intéressés.

2) La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation, et seulement à l'égard de la Partie qui y aura procédé.

Article 27

1) Les Hautes Parties Contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité ou suzeraineté.

2) Les Hautes Parties Contractantes pourront ulté-

rieurement notifier au Gouvernement du Royaume d'Italie qu'elles entendent rendre applicable la présente Convention à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité, suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originelle.

3) Elles pourront, à tout moment, notifier au Gouvernement du Royaume d'Italie qu'elles entendent voir cesser l'application de la présente Convention à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité, ou suzeraineté.

4) Le Gouvernement du Royaume d'Italie notifiera à chacun des Gouvernements intéressés les notifications faites conformément aux deux alinéas précédents.

Article 28

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté, au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention, de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République Française qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette conférence.

La présente Convention, faite à Rome, le 29 mai 1933, restera ouverte à la signature jusqu'au 1^{er} janvier 1934.

En foi de quoi les Plénipotentiaires ont signé la présente Convention.

(Signatures)

ANNEXE N° 3

Protocole additionnel à la convention pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface, faite à Rome, le 29 mai 1933.

Le Chancelier du Reich Allemand ; le Président de la République Argentine ; Sa Majesté le Roi des Belges ; le Président de la République de Bolivie ; Le Président des Etats-Unis du Brésil ; Sa Majesté le Roi de Bulgarie ; le Président de la République du Chili ; le Président du Gouvernement Nationaliste de Chine ; Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande ; le Président de la République Dominicaine ; le Président de la République de l'Equateur ; le Président de la République Espagnole ; le Président des Etats-Unis d'Amérique du Nord ; le Président de la République de Finlande ; le Président de la République Française ; Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, des Dominions Britanniques au-delà des mers, Empereur des Indes ; Sa Majesté le Roi de Grèce ; le Président de la République du Guatemala ; Son Altesse Sérénissime le Régent du Royaume de Hongrie ; Sa Majesté le Roi d'Italie et Empereur d'Ethiopie ; Sa Majesté l'Empereur du Japon ; le Président de la République de Lettonie ; Son Altesse Royale la Grande-Duchesse de Luxembourg ; le Président des Etats-Unis du Mexique ; Sa Majesté le Roi de Norvège ; Sa Majesté la Reine des Pays-Bas ; le Président de la République de Pologne ; Sa Majesté le Roi

de Roumanie ; Les Capitaines Régents de la Sérénissime République de Saint-Marin ; Sa Sainteté le Souverain Pontife ; Sa Majesté le Roi du Siam ; Sa Majesté le Roi de Suède ; le Conseil Fédéral Suisse ; le Président de la République Tchécoslovaque ; Sa Majesté le Roi de Yougoslavie, ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord les conditions d'application de l'article 12 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface, faite à Rome, le 29 mai 1933, ont décidé d'établir un protocole à cet effet et ont désigné leurs plénipotentiaires respectifs, lesquels à ce dûment autorisés sont convenus de ce qui suit :

Article premier

L'assurance de l'exploitant de l'aéronef prévue à l'article 12 de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface devra produire à l'égard des tiers lésés les effets suivants :

1) L'assureur ne pourra, en dehors des moyens de défense appartenant à l'exploitant et sans préjudice de son recours éventuel contre l'assuré, opposer aux réclamations basées sur l'application de la dite Convention que les moyens suivants :

a) le dommage s'est produit après la cessation de l'assurance.

Néanmoins la garantie de l'assureur sera continuée en cas d'échéance du terme prévu pendant la durée d'un voyage jusqu'au premier atterrissage contrôlé par l'autorité publique, sans que cette prolongation puisse dépasser vingt-quatre heures. Dans tous les cas autres que celui où la cessation de l'assurance est due à l'échéance du terme, la garantie de l'assureur sera continuée jusqu'au retrait effectif du certificat d'assurance par l'autorité compétente, mais pas au-delà de quinze jours après la notification faite par l'assureur à l'autorité compétente de l'Etat où le certificat a été délivré.

b) le dommage s'est produit en dehors des limites ter-

ritoriales prévues par le contrat d'assurance, à moins que le vol en dehors de ces limites n'ait eu pour cause la force majeure, le fait d'assistance justifié par les circonstances ou une faute de pilotage, de conduite ou de navigation ;

c) le dommage est la conséquence directe d'un conflit international armé ou de troubles civils.

Au point de vue de l'application des alinéas a) et b), les tiers pourront en cas de divergence entre les énonciations portées au certificat d'assurance ou mentionnées dans les documents de bord et les stipulations du contrat d'assurance, se prévaloir des énonciations du certificat ou des dits documents tant au point de vue de la durée de l'assurance que de son étendue territoriale.

2) En dehors des moyens de défense sus-mentionnés, l'assureur ne pourra se prévaloir au regard des tiers, d'aucune cause de nullité ni d'une faculté de résiliation rétroactive.

3) En cas de changement dans la personne de l'exploitant pendant la durée de l'assurance, l'assureur reste tenu au regard des tiers lésés, comme si le transfert n'avait pas eu lieu, sans que la durée de cette obligation puisse dépasser sept jours à compter du moment où l'assureur a informé de l'expiration de l'assurance l'autorité compétente de l'Etat où le certificat d'assurance a été délivré.

Article 2

1) Le présent Protocole fait partie intégrante de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface, faite à Rome le 29 mai 1933.

2) A partir de la date de la signature du présent Protocole, la ratification de la sus-dite Convention emportera ratification du présent Protocole additionnel. Toutefois les Hautes Parties Contractantes sont autorisées à ratifier simultanément chacun de ces deux actes par des documents séparés.

3) La ratification de la Convention et du Protocole, soit par actes séparés ou par un seul acte, n'aura pour ef-

fet de créer des obligations qu'envers les Hautes Parties Contractantes qui en auraient fait de même.

Article 3

1) Le présent Protocole est rédigé en français en un seul exemplaire qui restera ouvert à la signature jusqu'au 30 juin 1939.

2) Copie certifiée conforme au présent Protocole sera immédiatement, par les soins du Gouvernement belge et par la voie diplomatique, remise aux Hautes Parties Contractantes.

3) A l'expiration du délai indiqué au paragraphe 1), l'original du présent Protocole sera transmis par les soins du Gouvernement belge au Gouvernement italien pour être déposé et conservé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères d'Italie.

Article 4

Le présent Protocole sera ratifié. Les instruments de ratification du présent Protocole dans les cas prévus par la deuxième partie de l'alinéa 2 de l'article 2 seront déposés aux archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume d'Italie, qui en notifiera le dépôt à chacun des gouvernements intéressés.

Article 5

L'adhésion à la Convention pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface, faite à Rome le 29 mai 1933 comportera adhésion au présent Protocole avec les effets indiqués à l'alinéa 3 de l'article 2.

Article 6

1) Les Hautes Parties Contractantes ne pourront dénoncer le présent Protocole sans dénoncer la Convention de laquelle il est partie intégrante.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ont signé le présent Protocole.

(Signatures)

ANNEXE N° 4

Projet de convention pour l'unification de certaines règles relatives à l'abordage aérien. (M. Ambrosini, Rapporteur.)

Article premier

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour donner effet aux règles établies par la présente Convention.

Article 2

1) On entend par abordage aérien toutes collisions survenues pour une cause quelconque entre deux ou plusieurs aéronefs en vol.

2) L'aéronef est considéré comme en vol du début des opérations de départ, jusqu'à la fin des opérations d'arrivée.

3) Les dommages qu'un aéronef en vol a causés à un autre aéronef en vol, ou aux personnes et aux biens se trouvant à bord, sont considérés comme dommages provenant d'un abordage, alors même qu'il n'y a pas eu collision.

Article 3

1) L'indemnité due à raison des dommages causés en cas d'abordage survenu entre aéronefs, est, conformément aux dispositions de la présente Convention, à la charge de l'exploitant de l'aéronef.

2) Est qualifié exploitant toute personne qui a la dis-

position de l'aéronef, et qui en fait usage pour son propre compte.

Au cas où le nom de l'exploitant n'est pas inscrit au registre aéronautique, ou sur toute autre pièce officielle, le propriétaire est réputé être l'exploitant jusqu'à preuve du contraire.

3) Celui qui sans avoir la disposition de l'aéronef en fait usage, sans le consentement de l'exploitant, répond du dommage causé, et, l'exploitant qui n'a pas pris les mesures utiles pour éviter l'usage illégitime de son aéronef, répond solidairement avec lui, chacun d'eux étant tenu, dans les conditions et limites de la présente Convention.

Article 4

1) Si l'abordage est causé par la faute de l'un des aéronefs, la responsabilité pour les dommages causés à l'autre aéronef et aux personnes et aux biens se trouvant à bord, incombe à celui qui a commis la faute.

2) Cette responsabilité est limitée à la valeur de l'aéronef en faute. Cette valeur est fixée à raison de 250 frs (deux cent cinquante) par kilo du poids de l'aéronef. Le poids de l'aéronef s'entend du poids de l'aéronef avec la charge totale maximum, tel qu'il est porté au certificat de navigabilité, ou toute autre pièce officielle. Toutefois, la limite de la responsabilité de l'exploitant ne pourra être inférieure à 600.000 francs (six cent mille), ni supérieure à 2.000.000 de francs (deux millions). La dite somme étant considérée comme se rapportant aux francs français, constituée par 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. Elle pourra être convertie dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

3) Le tiers de cette valeur est affecté à la réparation des dommages causés aux biens (aéronef et biens se trouvant à bord) et les deux tiers à la réparation des dommages causés aux personnes sans que, dans ce dernier cas, l'indemnité prévue puisse dépasser 125.000 francs (cent vingt-cinq) par personne lésée. Toutefois, si la partie de la valeur affectée à la réparation des domma-

ges causés aux biens n'est pas entièrement absorbée par la réparation de ces dommages, elle sera affectée à la réparation des dommages causés aux personnes.

4) Si plusieurs personnes ont subi des dommages dans le même accident, et si la somme globale à payer à titre de réparation dépasse les limites prévues à l'alinéa 2 du présent article, il y a lieu de procéder à la réduction proportionnelle du droit de chacun, de façon à ne pas dépasser, dans l'ensemble, les limites susdites.

Ces personnes doivent faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations à l'exploitant, dans le délai maximum de 6 mois à compter du jour de l'accident.

Ce délai écoulé, il sera valablement procédé au règlement des indemnités. Les intéressés ayant laissé écouler les délais sus-visés, sans faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations, ne pourront exercer leurs droits que sur le montant qui n'aurait pas été distribué.

5) L'exploitant n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions du présent article qui limitent sa responsabilité, s'il est prouvé que l'abordage provient de son dol ou de sa faute lourde, ou du dol ou de la faute lourde de ses préposés à moins qu'il ne prouve, s'il s'agit de ses préposés, qu'il a pris toutes les mesures utiles pour empêcher l'abordage.

Article 5

1) Si l'abordage est dû à une faute commune, la responsabilité de chacun des aéronefs, pour les dommages causés aux aéronefs, aux personnes, et aux biens se trouvant à bord, est proportionnelle à la gravité des fautes commises ; toutefois si d'après les circonstances la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales.

2) Pour les dommages causés aux aéronefs en faute, la responsabilité de chacun des exploitants est réglée d'après la disposition de l'alinéa précédent, et limitée conformément aux dispositions de l'article 4.

3) Pour les dommages causés aux personnes et aux

biens se trouvant à bord, les personnes lésées peuvent agir contre leur transporteur, sur la base de leur contrat de transport, sans que la règle de l'alinéa premier puisse leur être opposée. Elles peuvent agir, en outre, contre l'exploitant de l'autre aéronef ; toutefois, la responsabilité de celui-ci est limitée, conformément aux dispositions de l'article 4.

4) L'exploitant qui aurait payé, en vertu des dispositions des alinéas précédents, un montant supérieur à celui qu'il doit supporter, d'après le principe posé à l'alinéa 1, aura un droit de recours contre l'exploitant cofautif ; toutefois ce recours ne pourra jamais être exercé que dans les limites prévues à l'article 4.

Article 6

Dans un cas fortuit ou de forme majeure, ou dans le cas où la faute d'aucun aéronef n'a été établie, l'abordage ne donne lieu à aucune action d'après la présente Convention.

Article 7

1) En cas de dommages causés à la surface, par deux ou plusieurs aéronefs entrés en abordage, les exploitants de ces aéronefs sont solidairement responsables envers les tiers victimes des dommages, chacun d'eux étant tenu dans les conditions et les limites de sa responsabilité envers les tiers à la surface.

2) La répartition de la responsabilité, entre les aéronefs entrés en abordage, se fera sur les bases suivantes, mais seulement dans les limites sus-mentionnées ;

a) si l'abordage est dû à la faute exclusive d'un des aéronefs, cet aéronef est le seul responsable ;

b) s'il y a faute commune, la responsabilité sera partagée d'après la règle de l'article 5 alinéa premier ci-dessus ;

c) s'il y a cas fortuit ou force majeure, ou si la faute d'aucun des aéronefs n'est établie, la responsabilité sera partagée en parties égales.

Article 8

L'exploitant qui est assigné en réparation du dommage causé par l'abordage doit, dans un délai de 6 mois, dénoncer cette assignation à l'exploitant de l'aéronef contre lequel il prétend exercer son recours, à peine d'irrecevabilité du dit recours.

Article 9

1) Toute personne exerçant les fonctions de commandant à bord d'un des aéronefs entrés en abordage, est tenue de prêter toute assistance utile à l'autre aéronef, ainsi qu'à prévenir de cet accident les autorités les plus rapprochées, par les voies les plus rapides.

2) Ce commandant est également tenu de faire connaître, s'il est possible, à l'autre aéronef les marques de nationalité et d'immatriculation de son aéronef, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

3) Les législations nationales détermineront les sanctions pénales destinées à assurer le respect de cette obligation, et les Hautes Parties Contractantes, se communiqueront réciproquement par voie diplomatique, le texte de ces dispositions.

Article 10

1) Pour connaître des actions en responsabilité pour dommages survenus à cause d'un abordage, sont compétents, dans le territoire des Hautes Parties Contractantes, et au choix du demandeur :

- a)* l'autorité judiciaire du domicile du défendeur ;
- b)* celle du lieu où s'est produit l'abordage ;
- c)* s'il y a eu saisie d'un des aéronefs entrés en abordage, l'autorité judiciaire du lieu de la saisie.

2) Si le défendeur n'a pas son domicile dans l'un des Etats Contractants, et si l'abordage s'est produit hors du territoire de cet Etat, l'action en responsabilité peut être portée devant l'autorité judiciaire du lieu d'immatriculation de l'un des aéronefs entrés en abordage, contre l'exploitant duquel on intente l'action.

3) Si différentes personnes lésées agissent, en vertu des articles précédents, devant des juridictions situées dans des pays différents, le défendeur peut, devant chacune d'elles faire état de l'ensemble des réclamations et créances, en vue d'éviter que les limites de sa responsabilité soient dépassées.

Article 9

1) Les actions en réparation du dommage subi par suite d'un abordage se prescrivent par un an, à compter du jour du dommage.

2) Si la personne lésée prouve qu'elle n'a pu avoir connaissance soit du dommage, soit de l'identité de la personne responsable, la prescription commence à courir du jour où elle a pu en avoir connaissance, dans tous les cas l'action se prescrit par 3 ans à partir du jour où le dommage a été causé.

3) Le délai pour intenter les actions en recours admis par les articles précédents est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.

4) Le mode de calcul de la prescription, ainsi que les causes de suspension et d'interruption de la prescription, sont déterminées par la Loi du Tribunal saisi.

Article 12

En cas de décès de la personne responsable, l'action en responsabilité, dans les limites prévues par la présente Convention, s'exerce contre les ayants droit.

Article 13

La présente Convention est applicable même aux aéronefs d'état autre que les aéronefs militaires, de douane et de police.

Article 14

1) La présente Convention est applicable dans tous les Etats Contractants :

a) lorsque l'abordage arrive sur leur territoire, et si l'un au moins des aéronefs entrés en abordage, est immatriculé dans un autre Etat Contractant ;

b) quel que soit le lieu de l'abordage, si deux au moins des aéronefs sont immatriculés dans des Etats Contractants différents.

2) Les mots « territoire d'un Etat Contractant » comprennent, aux fins de la présente Convention, tout le territoire soumis au pouvoir souverain, à la suzeraineté, au protectorat, au mandat, ou à l'autorité dudit Etat Contractant pour lequel ce dernier est partie à la Convention.

ANNEXE N° 5

Convention pour l'unification de certaines règles relatives à l'assistance et au sauvetage des aéronefs ou par les aéronefs en mer. (Convention de Bruxelles.)

Article premier

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour donner effet aux règles établies par la présente Convention.

Article 2

1) Toute personne exerçant les fonctions de commandant à bord d'un aéronef est tenue de prêter assistance à toute personne se trouvant en mer, en danger de se perdre, pour autant qu'elle puisse le faire sans danger sérieux pour l'aéronef, son équipage, ses passagers ou d'autres personnes.

2) Tout capitaine de navire est tenu, dans les conditions prévues au paragraphe 1), et sans préjudice des obligations plus étendues lui incombant d'après les lois et Conventions en vigueur, de prêter assistance à toute personne se trouvant en mer en danger de se perdre sur un aéronef ou à la suite de l'avarie d'un aéronef.

3) Pour l'application de la présente Convention, on entend par assistance tout secours qui peut être prêté à une personne se trouvant en mer en danger de se perdre, même par simple renseignement donné, compte tenu des

conditions différentes dans lesquelles s'exercent la navigation maritime et la navigation aérienne.

4) L'obligation d'assistance n'existe que si l'aéronef ou le navire est en cours de voyage ou prêt à partir et s'il est raisonnablement possible pour lui de prêter un secours utile.

5) L'obligation d'assistance cesse quand celui qui en est tenu a connaissance que l'assistance est prêtée par d'autres dans de semblables ou meilleures conditions qu'elle pourrait l'être par lui-même.

6) Les législations nationales détermineront les sanctions pénales destinées à assurer l'exécution de cette obligation et les Hautes Parties Contractantes se communiqueront réciproquement par voie diplomatique le texte de ses dispositions.

7) Aucune responsabilité ne peut peser sur le propriétaire ou l'armateur du navire ou sur le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef pris en cette qualité, à raison de l'inexécution de cette obligation, sauf dans le cas où il aurait donné à la personne tenue de prêter assistance l'ordre de ne pas l'exécuter.

Article 3

1) Toute assistance prêtée en exécution de l'obligation prévue à l'article précédent donne lieu à indemnité à raison des dépenses justifiées par les circonstances ainsi que des dommages subis au cours des opérations.

2) Si l'assistance a été prêtée sans qu'il y ait eu obligation de le faire, l'assistant n'a droit à indemnité que s'il a obtenu un résultat utile en sauvant des personnes ou en contribuant à leur sauvetage.

3) L'indemnité est due par l'exploitant de l'aéronef assisté, ou par le propriétaire ou armateur du navire assisté suivant les dispositions des lois nationales ou des contrats régissant ce navire.

4) L'indemnité ne peut excéder la somme de cinquante mille francs par personne sauvée et, si aucune personne n'a été sauvée, la somme totale de cinquante mille francs.

En tout cas, l'obligation de l'exploitant de l'aéronef sera limitée à la somme de cinq cent mille francs.

Les sommes fixées au présent paragraphe sont considérées comme se rapportant au franc-or constitué par soixante-cinq et demi milligrammes d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

En outre, le propriétaire ou l'armateur du navire ne sera pas tenu au delà des limites fixées par les lois et Conventions en vigueur relatives à son obligation en matière d'assistance et de sauvetage maritimes.

5) a) Au cas où il y a eu assistance par plusieurs navires ou aéronefs et où l'ensemble des indemnités dues dépasserait la limite fixée par le paragraphe 4) précédent, il y aura lieu à une réduction proportionnelle des indemnités ;

b) les sauveteurs doivent dans ce cas faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations à celui qui est tenu de l'indemnité dans le délai maximum de six mois à compter du jour de l'assistance ;

c) ce délai écoulé, il sera valablement procédé au règlement des indemnités ; les intéressés ayant laissé écouler le délai sus-visé sans faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations ne pourront exercer leurs droits que sur le montant qui n'aurait pas été distribué.

Article 4

1) Au cas d'assistance ou de sauvetage de l'aéronef en mer en danger de se perdre ou des choses se trouvant à bord, le navire ou l'aéronef qui a prêté assistance a droit à une rémunération fixée en prenant pour base :

a) en premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par l'aéronef assisté, ses passagers, son équipage et sa cargaison, par les sauveteurs et par l'aéronef ou le navire sauveteur, le temps employé, les frais et dommages subis et les risques de responsabilité et autres courus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale de l'assistant ;

b) en second lieu, la valeur des choses sauvées.

2) Aucune rémunération n'est due si le secours prêté n'a pas obtenu un résultat utile.

3) La rémunération ne peut jamais excéder la valeur qu'ont les biens sauvés à la fin des opérations d'assistance ou de sauvetage.

4) La rémunération est due encore que les aéronefs ou les navires appartiennent au même exploitant ou au même propriétaire ou armateur.

5) Au cas où il y a assistance ou sauvetage par plusieurs navires ou aéronefs, la répartition de la rémunération se fera entre eux sur les bases établies par le paragraphe 1) du présent article.

6) Les mêmes règles sont applicables au cas d'assistance ou de sauvetage en mer par un aéronef d'un navire en danger ou de sa cargaison, le propriétaire ou l'armateur du navire conservant dans ce cas le droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité fixée pour lui par les lois et Conventions en vigueur en matière d'assistance et de sauvetage maritimes.

Article 5

Au cas où des indemnités ou rémunérations sont dues en vertu des articles 3 et 4 de la présente Convention, il y a lieu à une répartition équitable sur les bases et dans les limites desdits articles des dépenses faites et des dommages subis.

Article 6

La répartition éventuelle de la rémunération entre l'exploitant et le personnel de l'aéronef sera réglée par les lois nationales.

Article 7

Au cas où il y a eu à la fois assistance et sauvetage de personnes et de biens, le sauveteur des personnes a droit à une part équitable de la rémunération accordée pour le sauvetage des biens, sans préjudice du droit à indemnité, qui lui appartient en vertu de l'article 3.

Article 8

1) Aucune indemnité ou rémunération n'est due si l'assistance a été prêtée ou le sauvetage effectué malgré la défense expresse et raisonnable de celui qui a été assisté ou sauvé.

2) Le juge peut réduire ou supprimer l'indemnité ou la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire l'assistance ou le sauvetage, ou augmenté les dommages, ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

Article 9

1) La rémunération due à raison des opérations d'assistance ou de sauvetage est à la charge de l'exploitant de l'aéronef assisté, ou du propriétaire ou de l'armateur du navire assisté suivant les dispositions des lois nationales ou des contrats régissant ce navire.

2) L'exploitant de l'aéronef a un recours contre les propriétaires des marchandises pour la partie de la rémunération qui se rapporte à l'assistance ou au sauvetage de ces marchandises. Toutefois, ce recours sera supprimé ou réduit s'il apparaît que l'assistance ou le sauvetage des marchandises a été rendu nécessaire à la suite d'un fait de l'exploitant de nature à engager sa responsabilité envers les propriétaires de ces marchandises.

3) Le propriétaire de la marchandise pourra, dans tous les cas, en payant la partie de la rémunération qui se rapporte à l'assistance ou au sauvetage de sa marchandise, ou en donnant valable caution pour se paiement, obtenir la délivrance de la marchandise par l'exploitant et la main-levée de la saisie si elle avait été effectuée.

4) Le recours du propriétaire ou de l'armateur du navire contre les propriétaires de marchandises reste soumis aux règles maritimes.

Article 10

Il n'y a pas lieu de faire entrer dans les biens, soit pour le calcul de la rémunération, soit pour les recours à exer-

cer, les effets personnels et les bagages de l'équipage et des passagers, ni les objets transportés sous le régime des Conventions postales ou des Accords relatifs au service des postes.

Article 11

1) Les actions en indemnité et en rémunération se prescrivent par un délai de deux ans qui court de la fin des opérations d'assistance ou de sauvetage.

2) Le recours de l'exploitant contre les propriétaires des marchandises se prescrit par un délai d'un an qui court à partir du jour du paiement de la rémunération d'assistance ou de sauvetage.

3) Le mode de calcul de la prescription ainsi que les causes de suspension et d'interruption de la prescription sont déterminée par la loi du tribunal saisi.

Article 12

Toute Convention d'assistance ou de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le juge, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables, et, notamment, lorsque la rémunération est, de façon excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu.

Article 13

1) Les actions en indemnité ou en rémunération seront portées, au choix du demandeur et en conformité avec les règles de procédure et de compétence de chaque Etat, soit devant la juridiction du territoire où est domicilié le défendeur, soit devant celle du territoire où ont été effectuées les opérations d'assistance ou de sauvetage, soit, s'il y a eu saisie de l'aéronef ou de la cargaison, devant celle du lieu de la saisie.

2) Si différents sauveteurs agissent devant des juridictions situées dans des pays différents, le défendeur

peut, devant chacune d'elles, faire état de l'ensemble des réclamations et créances, en vue d'éviter que les limites de sa responsabilité ne soient dépassées.

Article 14

Est qualifiée « exploitant de l'aéronef », toute personne qui en a la disposition et qui en fait usage pour son propre compte. Au cas où le nom de l'exploitant n'est pas inscrit au registre aéronautique ou sur toute autre pièce officielle, le propriétaire est réputé être l'exploitant jusqu'à preuve du contraire.

Article 15

Celui qui, sans avoir la disposition de l'aéronef, en a fait usage sans le consentement de l'exploitant, est tenu du paiement des indemnités et rémunérations et l'exploitant qui n'a pas pris les mesures utiles pour éviter l'usage illégitime de son aéronef en répond solidairement avec lui, chacun d'eux étant tenu dans les conditions et les limites prévues aux articles précédents.

Article 16

La présente Convention est, sous réserve des dispositions de l'article 13 relatives à la compétence, applicable aux navires et aéronefs d'Etat, à l'exclusion des navires ou aéronefs militaires, de douane et de police, auxquels ne s'appliquent pas les droits et obligations résultant des dispositions précédentes.

Article 17

1) Les dispositions de la présente Convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés lorsque, soit le navire ou l'aéronef assistant ou sauveteur, soit le navire ou l'aéronef assisté ou sauvé est immatriculé dans le territoire de l'une des Hautes Parties Contractantes.

2) L'expression « territoire d'une Haute Partie Contractante » comprend tout territoire soumis au pou-

voir souverain, à la suzeraineté, au protectorat, au mandat ou à l'autorité de ladite Haute Partie Contractante pour lequel cette dernière est partie à la Convention.

3) Il est entendu toutefois :

a) qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un Etat non contractant, l'application desdites dispositions pourra être subordonnée par chacun des Etats Contractants à la condition de réciprocité ;

b) que, lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même Etat que le tribunal saisi, la Convention n'est pas applicable ;

c) qu'au cas où des navires et des aéronefs sont engagés dans la même opération d'assistance, la présente Convention ne s'applique pas aux rapports entre les navires.

Article 18

La présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire, qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume de Belgique, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement du Royaume de Belgique à chacun des Gouvernements intéressés.

Article 19

1) La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume de Belgique, qui en notifiera le dépôt à chacun des Gouvernements intéressés.

2) Dès que le dépôt de cinq ratifications aura été effectué, la Convention entrera en vigueur entre les Hautes Parties Contractantes qui l'auront ratifiée quatre-vingt-dix jours après le dépôt de la cinquième ratification. Chaque ratification, dont le dépôt sera effectué ultérieurement, produira ses effets quatre-vingt-dix jours après ce dépôt.

3) Il appartiendra au Gouvernement du Royaume de

Belgique de notifier à chacun des Gouvernements intéressés la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 20

1) La présente Convention, après son entrée en vigueur, sera ouverte à l'adhésion.

2) L'adhésion sera effectuée par une notification au Gouvernement du Royaume de Belgique, qui en fera part à chacun des Gouvernements intéressés.

3) L'adhésion produira ses effets quatre-vingt-dix jours après la notification faite au Gouvernement du Royaume de Belgique.

Article 21

1) Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement du Royaume de Belgique, qui en avisera immédiatement chacun des Gouvernements intéressés.

2) La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation, et seulement à l'égard de la Partie qui y aura procédé.

Article 22

1) Les Hautes Parties Contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité ou suzeraineté.

2) Les Hautes Parties Contractantes pourront ultérieurement notifier au Gouvernement du Royaume de Belgique qu'elles entendent rendre applicable la présente Convention à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat ou tout autre territoire soumis à leur sou-

veraineté, autorité ou suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originale.

3) Elles pourront, à tout moment, notifier au Gouvernement du Royaume de Belgique qu'elles entendent voir cesser l'application de la présente Convention à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité ou suzeraineté.

4) Le Gouvernement du Royaume de Belgique notifiera à chacun des Gouvernements intéressés les notifications faites conformément aux deux alinéas précédents.

Article 23

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté, au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention, de provoquer la réunion d'une nouvelle Conférence internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention. Elle s'adressera, dans ce but, au Gouvernement de la République Française, qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette Conférence.

La présente Convention, faite à Bruxelles, le 29 septembre 1938, restera ouverte à la signature jusqu'au 30 juin 1939.

En foi de quoi les Plénipotentiaires ont signé la présente Convention.

(Signatures).

ANNEXE N° 6

Avant-projet de convention pour l'unification de certaines règles relatives à l'assistance et au sauvetage des aéronefs par les aéronefs sur terre.

(M. Jacques Vivent, Rapporteur.)

Article premier

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour donner effet aux règles établies par la présente Convention.

Article 2

1) Toute personne exerçant les fonctions de commandant à bord d'un aéronef est tenue de prêter assistance à toute personne embarquée à bord d'un aéronef et en danger de se perdre, sur terre, sous réserve que l'aéronef en perdition se trouve dans une des zones définies à l'Article 3 ci-dessous et que l'assistance puisse être prêtée sans danger sérieux pour l'aéronef, son équipage, ses passagers ou d'autres personnes.

(2) Pour l'application de la présente Convention, on entend par assistance tout secours qui peut être prêté à une personne se trouvant sur terre en danger de se perdre dans les conditions fixées à l'alinéa 1 du présent article, même par simple renseignement donné à tout autre sauveteur possible.

(3) L'obligation d'assistance n'existe que si l'aéronef est en cours de vol ou prêt à partir et s'il est raisonnablement possible pour lui de prêter un secours utile.

(4) L'obligation d'assistance cesse quand celui qui en est tenu à connaissance que l'assistance est prêtée par d'autres dans de semblables ou de meilleures conditions qu'elle pourrait l'être par lui-même.

(5) Les législations nationales détermineront les sanctions pénales destinées à assurer l'exécution de cette obligation et les Hautes Parties Contractantes se communiqueront réciproquement par voie diplomatique le texte de ces dispositions.

(6) Aucune responsabilité ne peut peser sur le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef pris en cette qualité à raison de l'inexécution de cette obligation sauf le cas où il aurait donné à la personne tenue de prêter assistance l'ordre de ne pas l'exécuter.

Article 3

(1) Les zones fixées à l'alinéa (1) de l'article 2 sont des zones notoirement dépourvues de tous moyens normaux d'assistance et de secours dont les limites seront déterminées par les Etats du territoire desquels elles font partie.

(2) Les zones ainsi délimitées devront faire l'objet, dès la mise en vigueur de la présente Convention et dans l'avenir, au fur et à mesure de la promulgation des textes destinés à les instituer, les modifier ou les supprimer, d'une communication qui sera faite à toutes les Hautes Parties Contractantes et reçue par Elles sans préjudice de la question de souveraineté.

(3) L'obligation d'assistance existe trois mois après la notification régulière aux Hautes Parties Contractantes qui auront ratifié la Convention ou y auront adhéré, de la création ou de l'existence des dites zones.

(4) En ce qui concerne les zones partiellement ou totalement supprimées, l'assistance ou le secours fournis pendant les trois mois suivant la notification régulière aux Hautes Parties Contractantes de leur suppression partielle ou totale, continuent d'ouvrir un droit aux indemnités prévues aux articles 5 et 6.

Article 4

(1) Toute assistance prêtée en exécution de l'obligation prévue à l'article 2 donne lieu à indemnité à raison des dépenses justifiées par les circonstances, ainsi que des dommages subis au cours des opérations.

(2) Si, dans les zones définies aux articles 2 et 3, l'assistance a été prêtée sans qu'il y ait eu obligation de la faire, l'assistant n'a droit à indemnité que s'il a obtenu un résultat utile en sauvant des personnes ou en contribuant à leur sauvetage.

(3) L'indemnité est due par l'exploitant de l'aéronef assisté.

(4) Cette indemnité ne peut excéder la somme de 50.000 Frs par personne sauvée par l'aéronef sauveteur et si aucune personne n'a été sauvée, la somme totale de 50.000 Frs. En tout cas, l'obligation de l'exploitant sera limitée à la somme de 500.000 Frs.

Les sommes fixées au présent paragraphe sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixante-cinq et demi milligrammes d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

(5) *a)* Au cas où il y a eu assistance par plusieurs aéronefs et où l'ensemble des indemnités dues dépasserait la limite fixée par l'alinéa précédent, il y aura lieu à une réduction proportionnelle des indemnités.

b) Les sauveteurs doivent dans ce cas faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations à celui qui est tenu de l'indemnité dans le délai maximum de six mois à compter du jour de l'assistance.

c) Ce délai écoulé, il sera valablement procédé au règlement des indemnités; les intéressés ayant laissé écouler le délai susvisé sans faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations ne pourront exercer leurs droits que sur le montant qui n'aurait pas été distribué.

Article 5

(1) Au cas d'assistance et de sauvetage de l'aéronef ou des choses se trouvant à bord, l'aéronef qui a prêté assis-

tance a droit à une rémunération fixée en prenant pour base :

a) en premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par l'aéronef assisté, ses passagers, son équipage et sa cargaison, par les sauveteurs et par l'aéronef sauveteur, le temps employé, les frais et dommages subis et les risques de responsabilité et autres encourus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale de l'assistant ;

b) en second lieu, la valeur des choses sauvées.

(2) Aucune rémunération n'est due si le secours prêté n'a pas obtenu un résultat utile.

(3) La rémunération ne peut jamais excéder la valeur qu'ont les biens sauvés à la fin des opérations d'assistance et de sauvetage.

(4) La rémunération est due encore que les aéronefs appartiennent au même exploitant ou au même propriétaire.

(5) Au cas où il y a assistance ou sauvetage par plusieurs aéronefs, la répartition de la rémunération se fera entre eux sur les bases établies par le paragraphe (1) du présent article.

Article 6

Au cas où des indemnités ou rémunérations sont dues en vertu des articles 4 et 5 de la présente Convention, il y a lieu à une répartition équitable sur les bases et dans les limites des dits articles des dépenses faites et des dommages subis.

Article 7

La répartition éventuelle de la rémunération entre l'exploitant et le personnel de l'aéronef sera réglée par les lois nationales.

Article 8

Au cas où il y a eu à la fois assistance et sauvetage de personnes et de biens, celui qui a sauvé les personnes a

droit à une part équitable de la rémunération accordée pour le sauvetage des biens sans préjudice du droit à l'indemnité qui lui appartient en vertu de l'article 4.

Article 9

(1) Aucune indemnité ou rémunération n'est due si l'assistance a été prêtée ou le sauvetage effectué malgré la défense expresse et raisonnable de celui qui a été assisté ou sauvé.

(2) Le juge peut réduire ou supprimer l'indemnité ou la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire l'assistance ou le sauvetage ou augmenté les dommages, ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

Article 10

(1) La rémunération due à raison des opérations d'assistance ou de sauvetage est à la charge de l'exploitant de l'aéronef assisté.

(2) L'exploitant de l'aéronef a un recours contre les propriétaires des marchandises pour la partie de la rémunération qui se rapporte à l'assistance et au sauvetage des marchandises. Toutefois, ce recours sera supprimé ou réduit s'il apparaît que l'assistance ou le sauvetage des marchandises a été rendu nécessaire à la suite d'un fait de l'exploitant de nature à engager sa responsabilité envers les propriétaires de ces marchandises.

(3) Le propriétaire de la marchandise pourra, dans tous les cas, en payant la partie de la rémunération qui se rapporte à l'assistance ou au sauvetage de sa marchandise ou en donnant valable caution pour ce paiement, obtenir la délivrance de la marchandise par l'exploitant et la main-levée de la saisie si elle avait été effectuée.

Article 11

Il n'y a pas lieu de faire entrer dans les biens, soit pour le calcul de la rémunération, soit pour les recours à exercer, les effets personnels et les bagages de l'équi-

page et des passagers, ni les objets transportés sous le régime des conventions postales ou des Accords relatifs au service des postes.

Article 12

(1) Les actions en indemnité et en rémunération se prescrivent par un délai de deux ans qui court de la fin des opérations d'assistance.

(2) Le recours de l'exploitant contre les propriétaires des marchandises se prescrit par un délai d'un an qui court à partir du jour du paiement de la rémunération d'assistance ou de sauvetage.

(3) Le mode de calcul de la prescription ainsi que les causes de suspension et d'interruption de la prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi.

Article 13

Toute convention d'assistance et de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le juge, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables, et, notamment, lorsque la rémunération est de façon excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu.

Article 14

(1) Les actions en indemnité ou en rémunération seront portées au choix du demandeur et en conformité avec les règles de procédure et de compétence de chaque Etat, soit devant la juridiction du territoire où est domicilié le défendeur, soit devant celle du territoire où ont été effectuées les opérations d'assistance et de sauvetage, soit, s'il y a eu saisie de l'aéronef ou de la cargaison, devant celle du lieu de la saisie.

(2) Si différents sauveteurs agissent devant des juridictions situées dans des pays différents, le défendeur peut devant chacune d'elles, faire état de l'ensemble des réclamations et créances en vue d'éviter que les limites de sa responsabilité ne soient dépassées.

Article 15

Est qualifiée exploitant de l'aéronef toute personne qui en a la disposition et qui en fait usage pour son propre compte. Au cas où le nom de l'exploitant n'est pas inscrit au registre aéronautique ou sur toute autre pièce officielle, le propriétaire est réputé être l'exploitant jusqu'à preuve du contraire.

Article 16

Celui qui, sans avoir la disposition de l'aéronef, en fait usage sans le consentement de l'exploitant est tenu du paiement des indemnités et rémunérations, et l'exploitant qui n'a pas pris les mesures utiles pour éviter l'usage illégitime de son aéronef en répond solidairement avec lui, chacun d'eux étant tenu dans les conditions et limites prévues aux articles précédents.

Article 17

Sous réserve des dispositions de l'article 14 relatives à la compétence, la présente Convention est applicable aux aéronefs d'Etat y compris les aéronefs militaires, de douane et de police et en ce qui concerne les aéronefs militaires, de douane et de police, à l'exception des dispositions de l'article 2 relatives à l'obligation d'assistance.

Article 18

Les dispositions de la présente Convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés lorsque soit l'aéronef assistant ou sauveteur, soit l'aéronef assisté ou sauvé appartient à un Etat de l'une des Hautes Parties Contractantes ou y est immatriculé.

TABLE DES ANNEXES

Conventions de Varsovie (Responsabilité du Transporteur)	165
Convention de Rome	182
Protocole additionnel de Bruxelles	191
Dernier état du Projet sur l'Abordage aérien	195
Convention de Bruxelles sur l'Assistance en mer	203
Dernier état de l'Avant-Projet sur l'Assistance sur terre	213

BIBLIOGRAPHIE

- AMBROSINI (A.). — L'Universalité du droit aéronautique et ses exigences sous le rapport de la législation interne. (*Revue aéronautique internationale*, juin 1933).
- ANCEY (C.). — Théorie et pratique des opérations d'assurances.
- BLANC-DANNERY (Y.). — La Convention de Varsovie. (*Thèse Paris*, 1933).
- BLUM (René). — Les assurances aériennes. (*Thèse Paris*, 1930).
- BRUNSCHWIK (Lisa). — La responsabilité envers les tiers dans la navigation aérienne. (*Thèse Paris*, 1934).
- BURLLOT (André). — Etude sur la fréquence des sinistres dans l'Assurance automobile.
- CANGARDEL (P.-E.). — Les transports aériens aux Etats-Unis. (Sirey, 1937).
- COUANIER (A.-H.). — Eléments créateurs du droit aérien. (Paris, 1929).
- DEMOGUE (René). — Traité général des obligations (tome III).
- Mesures judiciaires pour éviter les dommages que les aéroplanes peuvent causer. (*Revue trimestrielle de Droit civil*, 1912, p. 735).
- DÖRING (Dr Herman). — Die Luftversicherung. (Berlin, 1924).
- HENRY (Marcel). — Le coût moyen des sinistres en responsabilité civile automobile. (*Rapport à l'Institut des Actuaire*s).
- Rapport sur l'Assurance Aviation en France au XI^e Congrès des Actuaire

- KAFTAL (André). — La responsabilité pour dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface. (*Revue trimestrielle de Droit Civil*, 1933, p. 693).
- LALOU (H.). — La responsabilité civile.
- LAURES (M.-T.). — La Convention de Rome. (*Thèse Paris*, 1934).
- LE GOFF. — Traité théorique et pratique du Droit aérien. (Dalloz, 1934).
- LESURE. — L'assistance dans la navigation aérienne. (*Thèse Paris*, 1938).
- MAZEAUD (H. et L.). — Traité théorique et pratique de la responsabilité civile.
- PICARD (Maurice) et BESSON (André). — Traité Général des Assurances terrestres en droit français (tome I, 1938).
- PICARD (Maurice). — L'autonomie de l'action directe. (*R. G.A.T.*, 1933, p. 725).
- PLANIOL et RIPERT. — Traité pratique de Droit civil. (Tome VI. Les obligations par Esmein).
- PROCHASSON (Roger). — Le risque de l'air. (*Thèse Paris*, 1931).
- RIPERT (Georges). — La Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et l'unification du droit privé aérien. (*Journal de Droit international privé*, 1930, p. 94).
- L'assurance obligatoire des aéronefs et la Conférence diplomatique de Bruxelles. (*R.G.A.T.*, nov. et déc. 1938, p. 918).
- SCHLEICHER (Dr Rudiger). — Luftverkehrs-gesetz (Kommentar).
- SMIRNOFF. — Le Comité technique d'experts juridiques aériens, son activité, son organisation. (*Thèse Paris*, 1936).
- SUMIEN. — Traité théorique et pratique des assurances terrestres et des opérations de capitalisation et d'épargne. (Dalloz, 4^e édition, 1937).
- SUDRE (Edmond). — Responsabilité des transporteurs et de l'exploitant de l'aéronef. (*Revue internationale de législation aérienne*).
- La Convention de Varsovie. (*L'Economie internationale*, février 1937).

THÉPAUT (André). — La détermination du bénéfice industriel dans les Compagnies d'assurances contre les accidents.

TISSOT. — La responsabilité du Transporteur aérien. (*Thèse Paris*, 1926).

TRICAUD. — L'organisation internationale de la navigation aérienne. (*Thèse Paris*, 1938).

REVUES ET JOURNAUX

Revue générale des Assurances terrestres. — *L'Argus des Assurances.* — *La Semaine.* — *Le Journal des Assurances.* — *Le Journal des Assurés.* — *Les Réassurances.* — *La Prime.* — *L'Assurance moderne.* — *Recueil périodique des Assurances.* — *Bulletin de l'Institut des Actulaires français.* — *Le Temps.*

Revue aéronautique internationale. — *Revue Générale de Droit aérien.* — *Le Droit aérien.* — *Revista di diritto aeronautico.* — *The Journal of Air law.* — *Archiv fur Luftrecht.*

DOCUMENTS

Comptes Rendus des Sessions du C.I.T.E.J.A. (IX°, X°, XI°, XII°, XIII° sessions) et des réunions de la 3° Commission du C.I.T.E.J.A.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION

Action et réaction des notions de responsabilité et d'assurance.	1
En Droit français	1
Dans les conventions internationales sur la responsabilité civile aérienne	4

PREMIÈRE PARTIE

RESPONSABILITES

Chapitre Premier. — PRINCIPES COMMUNS

Unité doctrinale des diverses conventions.	11
Identité de forme	12
Premier principe : Attribution de la responsabilité à l'exploitant	14
Deuxième principe : La limitation de la responsabilité.	16
Troisième principe : La mise en jeu rapide de la responsabilité.	20

Chapitre II. — LA CONVENTION DE VARSOVIE

I. — Nécessité d'une Convention internationale. . .	23
Solutions du Droit positif.	25
II. — Domaine de la Convention.	28
Principe de la responsabilité.	28
Limites de la responsabilité.	30
Conditions de la responsabilité.	33
III. — Mise en jeu de la responsabilité. Prescriptions et compétences	35

Chapitre III. — LA CONVENTION DE ROME

I. — Nécessité d'une Convention internationale...	39
Solutions du Droit positif.....	41
II. — Domaine de la Convention ...	42
Caractère objectif de la responsabilité.....	43
Limites de la responsabilité.....	45
Garanties de la responsabilité.....	47
Conditions de la responsabilité.....	48
III. — Mise en jeu de la responsabilité. Compétences et prescriptions	50

*Chapitre IV. — PROJET DE CONVENTION
SUR L'ABORDAGE AÉRIEN*

I. — Intérêt de l'étude de ce projet.....	51
II. — Conditions de l'application de la Convention.	54
III. — Fondement et limites de la responsabilité....	59
Responsabilité subjective quant aux domma- ges provenant de l'abordage proprement dit.	59
Responsabilité objective quant aux domma- ges causés à la surface.....	65
IV. — Répartition en cas de fautes communes :	
de la réparation des dommages causés à la surface.....	67
de la réparation des dommages provenant de l'abordage proprement dit	70
V. — Mise en jeu rapide de la responsabilité. Pres- criptions et compétences	79

DEUXIÈME PARTIE

ASSURANCES

Plan.	84
------------	----

Chapitre Premier. — SITUATION DE L'ASSURANCE AVIATION

I. — Problèmes techniques :	
Le risque Aviation à l'origine.....	85
Nécessité de l'établissement de statistiques..	86
Etude technique du risque Aviation.....	90

II. — Difficultés commerciales :	
Situation financière des Compagnies de Navigation aérienne.	94
Concentration des Compagnies de Navigation aérienne.	95
III. — Evolution des organismes pratiquant l'assurance Aviation	96
La Section Aviation de l'Association Générale des Sociétés d'assurances contre les Accidents de Droit Commun.	97
Les organismes étrangers	99
L'Internationale Union of Aviation Insurers.	101

Chapitre II. — L'ASSURANCE ET LA NON RATIFICATION DE LA CONVENTION DE ROME. — LE PROTOCOLE ADDITIONNEL DE BRUXELLES

Importance des sûretés dans la Convention de Rome.	103
Modifications apportées par la Conférence de Rome au projet primitif	105
Imprécision des textes de la Convention de Rome..	107
L'œuvre accomplie par la C. I. T. E. J. A.	110
Difficultés de procédure	114
Stipulations traditionnelles des polices d'assurances :	
Reconnaissance de responsabilité	117
Fraudes de l'assuré	117
Condition matérielle de l'aéronef.	118
Usage de l'appareil.	119
Personnalité de l'assuré.	120
Limites territoriales	121
Durée.	122
Risques de guerre et de guerre civile.	125
Le protocole additionnel de Bruxelles.	125

Chapitre III. — LA CONVENTION DE BRUXELLES ET LE PROJET DE CONVENTION SUR L'ASSISTANCE SUR TERRE

I. — Raisons de l'étude de la question d'assistance.	127
But poursuivi par les experts.	129

Critiques émises par les Compagnies de Navigation aérienne	131
Séparation de conventions sur l'assistance en mer et sur l'assistance sur terre.....	134
II. — La Convention de Bruxelles sur l'assistance en mer	136
L'obligation d'assistance.	137
Les indemnités pour les sauvetages de personnes.	139
Les rémunérations pour le sauvetage de biens.	142
Les conditions d'exercice des actions accordées aux sauveteurs	144
III. — L'avant-projet de convention sur l'assistance sur terre.	146
IV. — L'assistance et l'assurance	149

CONCLUSION

L'achèvement de l'œuvre d'unification entreprise par la C. I. T. E. J. A.	151
La limitation globale de responsabilité des exploitants.	152
Vers une réglementation uniforme de l'assurance aérienne ?	157
TABLE DES ANNEXES.....	219
BIBLIOGRAPHIE.	221



IMPRIMERIE DE LA LIBRAIRIE GÉNÉRALE
-+ DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE +
. PARIS



